SENATE SÉNAT

CANADA

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

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, March 20, 2018
Wednesday, March 21, 2018

Issue No. 32

Tenth and eleventh meetings:

Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts

WITNESSES:
(*See back cover*)

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

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 20 mars 2018
Le mercredi 21 mars 2018

Fascicule nº 32

Dixième et onzième réunions :

Projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

53873-53887

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Patricia Bovey, *Deputy Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Maltais (*March 21, 2018*).

The Honourable Senator Boisvenu replaced the Honourable Senator McIntyre (*March 21, 2018*).

The Honourable Senator Duffy replaced the Honourable Senator Griffin (*March 20, 2018*).

The Honourable Senator Omidvar replaced the Honourable Senator Gagné (*March 20, 2018*).

The Honourable Senator McIntyre replaced the Honourable Senator Boisvenu (*March 19, 2018*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Housakos (*March 1, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-présidente : L'honorable Patricia Bovey

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

et

Les honorables sénateurs:

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

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Maltais (*le 21 mars 2018*).

L'honorable sénateur Boisvenu a remplacé l'honorable sénateur McIntyre (*le 21 mars 2018*).

L'honorable sénateur Duffy a remplacé l'honorable sénatrice Griffin (*le 20 mars 2018*).

L'honorable sénatrice Omidvar a remplacé l'honorable sénatrice Gagné (*le 20 mars 2018*).

L'honorable sénateur McIntyre a remplacé l'honorable sénateur Boisvenu (*le 19 mars 2018*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 1er mars 2018*).

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 20, 2018
(94)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bovey, Cormier, Galvez, MacDonald, Manning, McIntyre, Mitchell and Tkachuk (8).

Other senator present: The Honourable Senator Plett (1).

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

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee continued its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 27.*)

WITNESSES:

Canadian Federation of Musicians:

Allistair Elliott, International Representative;

Francine Schutzman, President of the Musicians' Association of Ottawa-Gatineau.

As an individual:

Marina Pavlovic, Assistant Professor, University of Ottawa, Faculty of Law, Common Law Section.

Canadian National Institute for the Blind:

Diane Bergeron, Vice President, Engagement and International Affairs;

Thomas Simpson, Head, Public Affairs.

Air Passenger Rights:

Gábor Lukács, Founder and Coordinator.

Council of Canadians with Disabilities:

Terrance Green, Transportation Committee Co-Chair;

Bob Brown, Transportation Committee Co-Chair.

The chair made a statement.

Mr. Elliott, Ms. Schutzman and Ms. Pavlovic made statements and answered questions.

At 10:25 a.m., the committee suspended.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 20 mars 2018
(94)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bovey, Cormier, Galvez, MacDonald, Manning, McIntyre, Mitchell et Tkachuk (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Plett (1).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 27 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Fédération canadienne des musiciens :

Allistair Elliott, représentant international;

Francine Schutzman, présidente de l'Association des musiciens d'Ottawa-Gatineau.

À titre personnel :

Marina Pavlovic, professeure adjointe, Université d'Ottawa, faculté de droit, Section de common law.

Institut national canadien pour les aveugles :

Diane Bergeron, vice-présidente, Mobilisation et Affaires internationales;

Thomas Simpson, chef, Affaires publiques.

Droits des passagers aériens :

Gábor Lukács, fondateur et coordonnateur.

Conseil des Canadiens avec déficiences :

Terrance Green, coprésident du Comité des transports;

Bob Brown, coprésident du Comité des transports.

Le président prend la parole.

M. Elliott et Mmes Schutzman et Pavlovic font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 10 h 25, la séance est suspendue.

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

Ms. Bergeron, Mr. Simpson, Mr. Lukács, Mr. Green and Mr. Brown made statements and answered questions.

At 11:23 a.m., the committee suspended.

At 11:27 a.m.,pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 11:33 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, March 21, 2018
(95)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:51 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bovey, Cormier, Duffy, Galvez, MacDonald, Mitchell, Omidvar, Plett and Tkachuk (9).

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

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee continued its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 27.*)

WITNESSES:

St. Lawrence Shipoperators:

Martin Fournier, Executive Director (by video conference).

International Longshore and Warehouse Union:

Rob Ashton, President.

Shipping Federation of Canada:

Karen Kancens, Vice President.

Chamber of Marine Commerce:

Bruce Burrows, President.

Fraser River Pile and Dredge:

Sarah Clark, Chief Executive Officer (by video conference).

À 10 h 32, la séance reprend.

Mme Bergeron et MM. Simpson, Lukács, Green et Brown font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 11 h 23, la séance est suspendue.

À 11 h 27, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 11 h 33, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 21 mars 2018
(95)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 51, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bovey, Cormier, Duffy, Galvez, MacDonald, Mitchell, Omidvar, Plett et Tkachuk (9).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 27 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Armateurs du Saint-Laurent :

Martin Fournier, directeur général (par vidéoconférence).

Syndicat international des débardeurs et manutentionnaires du Canada :

Rob Ashton, président.

Fédération maritime du Canada :

Karen Kancens, vice-présidente.

Chambre de commerce maritime :

Bruce Burrows, président.

Fraser River Pile and Dredge :

Sarah Clark, directrice générale (par vidéoconférence).

As an individual:

Konrad von Finckenstein, Former Commissioner of Competition.

The chair made a statement.

Mr. Fournier, Mr. Ashton, Ms. Kancens, Mr. Burrows and Ms. Clark made statements and answered questions.

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

At 7:51 p.m., the committee resumed.

Mr. von Finckenstein made a statement and answered questions.

At 8:10 p.m., the committee suspended.

At 8:13 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

It was agreed that copies of proposed amendments be circulated by the clerk to members of the committee prior to the clause-by-clause consideration of Bill C-49.

At 8:25 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À titre personnel :

Konrad von Finckenstein, ancien commissaire à la concurrence.

Le président prend la parole.

M. Fournier, M. Ashton, Mme Kancens, M. Burrows et Mme Clark font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 48, la séance est suspendue.

À 19 h 51, la séance reprend.

M. von Finckenstein fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 20 h 10, la séance est suspendue.

À 20 h 13, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Il est convenu que le greffier distribue des copies des amendements proposés aux membres du comité avant l'étude article par article du projet de loi C-49.

À 20 h 25, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Victor Senna

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 20, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts, met this day at 9:32 a.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chair: This morning, the committee is examining Bill C-49, the transportation modernization act. We have two panels of witnesses. For the first panel I would like to welcome Mr. Allistair Elliott, International Representative, Canadian Federation of Musicians. He is accompanied by Ms. Francine Schutzman, President, Ottawa-Gatineau, Canadian Federation of Musicians; and Marina Pavlovic, Assistant Professor, University of Ottawa, Faculty of Law, Common Law Section.

I would like to congratulate you on your recent promotion to assistant professor, starting on May 1, Marina. Thank you for being here. I would like you to start for your presentation and then we will follow with Mr. Elliott. Please proceed.

[*Translation*]

Marina Pavlovic, Assistant Professor, University of Ottawa, Faculty of Law, Common Law Section, as an individual: Good morning, Mr. Chair, honourable senators. I would like to mention that we are on unceded Algonquin territory.

Thank you for giving me the opportunity to testify and to bring a research perspective to the discussion of the air passenger bill of rights, included in Bill C-49.

[*English*]

I am an assistant professor, still, in the Common Law Section, Faculty of Law at the University of Ottawa. My area of expertise is consumer rights in a cross-border digital economy. My work covers subjects such as consumer protection, consumer redress, complaints handling and access to justice. I'm an independent director appointed by Canadian consumer groups on the board of the Commission for Complaints for Telecom-Television Services, which is a mouthful for Canadian communications industry ombudsman. However, I appear in my personal capacity representing my own views, and it is my expertise in the broad area of consumer rights and especially related to the wireless code and consumer redress that I'm bringing to the table.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 20 mars 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, pour étudier ce projet de loi.

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

[*Traduction*]

Le président : Le comité examine aujourd'hui le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports. Nous recevons deux groupes de témoins. Nous accueillons tout d'abord, dans le premier groupe, M. Allistair Elliott, représentant international de la Fédération canadienne des musiciens. Il est accompagné de Mme Francine Schutzman, présidente de l'Association des musiciens d'Ottawa-Gatineau et de Mme Marina Pavlovic, professeure adjointe, Université d'Ottawa, faculté de droit, Section de common law.

Marina, je tiens à vous féliciter d'avoir été promue au poste de professeure adjointe depuis le 1er mai. Merci d'être venue. Nous allons commencer par votre allocution, puis nous entendrons M. Elliott. À vous la parole.

[*Français*]

Marina Pavlovic, professeure adjointe, Université d'Ottawa, faculté de droit, Section de common law, à titre personnel : Bonjour, monsieur le président, honorables sénateurs. Je voudrais mentionner que nous sommes ici en territoire algonquin non cédé.

Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner et de présenter la perspective de la recherche lors de cette discussion sur la déclaration des droits des passagers aériens dans le projet de loi C-49.

[*Traduction*]

Je suis professeure adjointe à la Section de common law de la faculté de droit de l'Université d'Ottawa. Mon domaine d'expertise s'articule autour des droits des consommateurs dans le contexte contemporain de l'économie numérique en réseau transfrontalier. Mes travaux portent sur des sujets comme la protection des consommateurs, le règlement des différends et l'accès à la justice. Je suis également une administratrice indépendante, nommée par des groupes de consommateurs canadiens, à la Commission des plaintes relatives aux services de télécomtélévision, un titre grandiose qui désigne simplement l'ombudsman de l'industrie des services de communication au Canada. Cependant, cette allocution est livrée en mon nom personnel, et les opinions présentées y sont les miennes. J'y offre

While telecommunications and air travel industries are different, there are significant parallels when it comes to consumer rights and redress. My remarks focus on the following three issues: the need for an air passenger bill of rights; the form of the air passenger bill of rights; and redress mechanism.

On the need for the air passenger bill of rights, the current regime of complicated tariffs and related individual carriers contracts is overly complex and ineffective. Consumer rights regarding air travel are varied and fragmented. They depend on a number of factors and it is difficult, if not impossible, for consumers to decipher what rights they have, and what are appropriate redress mechanisms. The market forces alone cannot resolve this issue. Canadians need an industry-wide mandatory air passenger bill of rights that will provide uniform minimum rights for consumers or conversely, a set of uniform minimum obligations for carriers.

The bill of rights benefits both individual consumers and the industry. For consumers, it provides a clear set of rights that are found in a single place. A clear set of rights builds and enhances consumers' trust in the industry. It also promotes competition in the marketplace. It offers the carriers an opportunity to distinguish themselves from the competition by setting higher levels of customer service. The bill of rights is the floor, not the ceiling.

With respect to the form of air passenger bill of rights, Bill C-49 does not establish an air passenger bill of rights. Section 86.11(1) is the foundational step for the bill of rights. It sets a broad list of issues that the future bill of rights, in the form of regulation, must cover. You may have heard or will hear concerns about the form and process by which the bill of rights will come into existence. I do believe the CTA, as the industry regulator, is best placed to lead this. Similar processes, before the CRTC, have worked really well for the wireless code.

With respect to consumer redress under the new regime, a bill of rights and an effective redress mechanism are essential components of a robust consumer rights regime. A set of rights without a strong redress mechanism will be ineffective, and a redress mechanism without a clear set of guiding principles in a bill of rights leads to different outcomes and creates differential rights.

mon expertise du vaste domaine des droits des consommateurs, particulièrement du Code sur les services sans fil et des voies de recours offertes aux consommateurs.

Les domaines des télécommunications et du transport aérien sont différents, mais les droits et les recours offerts aux consommateurs comportent plusieurs points communs. Je vais me concentrer sur les trois enjeux suivants : le besoin d'établir une déclaration des droits des voyageurs aériens, le format que devrait prendre cette déclaration et le mécanisme de recours à y appliquer.

Dans le cadre de la déclaration des droits des voyageurs aériens, le régime actuel de tarifs et les contrats que les transporteurs y appliquent sont beaucoup trop complexes et totalement inefficaces. Les droits des voyageurs aériens sont disparates et fragmentés. Ils dépendent de plusieurs facteurs, et il est difficile, voire impossible, pour les consommateurs de savoir quels sont leurs droits et de quels mécanismes de recours se prévaloir. À elles seules, les forces du marché ne résoudront pas ce problème. Il sera crucial de fixer pour les Canadiens une déclaration des droits des passagers aériens qui régisse toute l'industrie et qui confère des droits de base communs à tous les passagers, mais qui d'un autre côté impose un ensemble d'obligations minimales communes à tous les transporteurs.

Cette déclaration avantagera autant l'industrie que les consommateurs. Ces derniers pourront consulter tous leurs droits expliqués clairement à un seul endroit. Cela accroîtra leur confiance envers l'industrie. Cette déclaration favorisera également l'aspect concurrentiel du secteur dans le marché. Les transporteurs pourront se distinguer de leurs concurrents en offrant un service à la clientèle de niveau supérieur. Cette déclaration constituera un seuil et non un plafond.

Quant à son format, soulignons que le projet de loi C-49 ne prévoit pas de déclaration des droits des passagers aériens. Le paragraphe 86.11(1) en serait le fondement. On y prévoit une longue liste d'enjeux que la déclaration future des droits devra régir. On vous a probablement parlé, ou l'on vous en parlera certainement, des préoccupations liées au format et au processus de la création de cette déclaration. À mon avis, ce processus relève avant tout de l'Office des transports du Canada, l'OTC, qui régit toute l'industrie. Ce processus s'est déjà avéré très efficace pour le CRTC lors de la création du Code sur les services sans fil.

Pour créer un régime solide offrant des voies de recours efficaces aux consommateurs, il est crucial d'établir deux éléments fondamentaux : une déclaration des droits et un mécanisme de recours. Les droits sans voie de recours seront inutiles, et un mécanisme de recours sans l'ensemble des principes directeurs d'une déclaration appliquera les droits de façons inégales.

There is a significant body of empirical research demonstrating that it is consumers themselves who pursue their claims primarily because of the value of the complaint, which does not justify the transaction costs. However, there is also significant research in consumer literature which highlights of importance of allowing third parties, such as public interest organizations, to have standing to file complaints as a mechanism to challenge systemic and industry-wide problems. As drafted, proposed section 67.3 is limiting and may lead to compartmentalization of systemic issues into individual complaints. Therefore, it should be amended to allow third parties to file claims.

The bill is a unique opportunity to improve rights of Canadian consumers. There is rarely political will to proactively regulate consumer interests. This opportunity should not be missed. Thank you, and I will be happy to answer any questions you may have.

[*Translation*]

Allistair Elliott, International Representative, Canadian Federation of Musicians: Good morning. Thank you for giving us the opportunity to appear before your committee today.

[*English*]

The Canadian Federation of Musicians is the Canadian national office of the American Federation of Musicians of the United States and Canada. We represent 80,000 professional musicians, 17,000 of whom live in work and in Canada. We have been representing the interests of musicians for 121 years.

[*Translation*]

Francine Schutzman, President of the Musicians' Association of Ottawa-Gatineau, Canadian Federation of Musicians: We are here today to enthusiastically applaud the Honourable Marc Garneau and Transport Canada for the inclusion of musical instruments as part of the passenger rights in Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act.

[*English*]

Mr. Elliott: When we began our work on this issue, our goal was to pursue harmonization with the United States FAA Modernization and Reform Act of 2012 regarding the carriage of musical instruments and commercial air carriers. This has been life changing for musicians flying for business purposes in the United States. We are eager to see the same kind of legislation in Canada. We have included for you the *AFM Guide to Flying with Musical Instruments*, a pamphlet produced after consultation and legislation for our musicians in the U.S.

Les résultats d'un vaste corpus de recherches démontrent que les consommateurs déposent eux-mêmes leurs plaintes, parce que la valeur ne justifie pas les frais des démarches. Cependant, d'importantes recherches dans la documentation sur la consommation renforcent l'importance de permettre à d'autres parties, comme des organismes d'intérêt public, d'intervenir pour déposer des plaintes, ce qui permettrait d'aborder les problèmes du système et de l'industrie. Le libellé de l'article 67.3 est limitatif et peut mener à la compartimentation des problèmes systémiques et des plaintes individuelles. Par conséquent, il faudrait l'amender pour permettre aux tierces parties de déposer des requêtes.

Ce projet de loi présente une occasion exceptionnelle de consolider les droits des consommateurs canadiens. Les politiciens ne s'engagent que rarement à réglementer dans l'intérêt supérieur des consommateurs. Ne manquons donc pas cette occasion. Je vous remercie de votre attention et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

[*Français*]

Allistair Elliott, représentant international, Fédération canadienne des musiciens : Bonjour. Je vous remercie de nous donner l'occasion de témoigner devant votre comité aujourd'hui.

[*Traduction*]

La Fédération canadienne des musiciens est le bureau national canadien de la Fédération américaine des musiciens des États-Unis et du Canada. Nous représentons 80 000 musiciens professionnels, et 17 000 d'entre eux vivent et travaillent au Canada. Nous représentons les intérêts des musiciens depuis 121 ans.

[*Français*]

Francine Schutzman, présidente de l'Association des musiciens d'Ottawa-Gatineau, Fédération canadienne des musiciens : Nous sommes ici, aujourd'hui, pour saluer avec enthousiasme l'honorable Marc Garneau et Transports Canada, qui ont inclus les instruments de musique dans le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada.

[*Traduction*]

M. Elliott : Au début de notre démarche, nous visions l'harmonisation, avec la United States FAA Modernization and Reform Act of 2012, des règlements sur le transport d'instruments de musique par des compagnies aériennes commerciales. Cette loi a radicalement changé la vie des musiciens américains qui voyagent en avion avec leur instrument à des fins professionnelles. Nous tenons beaucoup à ce que le Canada adopte le même type de loi. Vous trouverez avec notre mémoire la brochure intitulée *AFM Guide to Flying with Musical*

Please also find the CATSA fact sheet for musicians prepared in collaboration with CATSA to address security procedures and the new CATSA Plus already in place at several Canadian airports.

[*Translation*]

Ms. Schutzman: Musicians who travel for business have oddly shaped briefcases. Players of smaller instruments generally have no issues with carrying their instruments on board. The problems arise with the larger instruments.

Cellos are the ones that have the most problems. Many instruments are made of wood, are fragile, and are affected greatly by temperature, which in itself can damage an instrument beyond repair.

Instruments belonging to professional musicians are often old and very expensive. Cellists flying with their instrument typically purchase a second seat for that instrument, but are sometimes told that they may not take the instrument on board. Any problem can cause lost job opportunities, lost work and lost income.

Some of you may be familiar with a song called "United Breaks Guitars." This song was generated by an incident when guitarist David Carroll was forced to check his instrument, which arrived at its destination in pieces.

Instruments are a part of us. When we have to check an instrument, it is like checking a baby.

[*English*]

Mr. Elliott: We applaud Air Canada for its leadership in dealing with these issues and the Government of Canada for its inclusion of musical instruments as part of passenger rights. We look forward to this implementation. We are eager to get to work in the development of these regulations so the issues for musicians flying with instruments are minimized while keeping safety and security paramount.

We look forward to a well-advertised, consistent, industry-wide policy so that musicians may plan according for travel with the tools of their trade, giving them confidence they will make the job interview or performance on time without incident.

I would like to conclude with comments made by one of our well-known member musicians, Dr. Buffy Sainte-Marie, in the Senate of Canada when she was given special recognition for her contribution to Canadian music. During her remarks, she asked

iIstruments, préparée aux États-Unis pour les musiciens après les avoir consultés et avoir promulgué des lois.

Vous trouverez aussi la fiche d'information que l'ACSTA a préparée pour les musiciens sur les procédures de sécurité à suivre ainsi que le nouveau concept ACSTA Plus, déjà appliqué dans plusieurs aéroports canadiens.

[*Français*]

Mme Schutzman : Les musiciens qui voyagent à des fins professionnelles ont des étuis de forme inhabituelle. En général, les musiciens qui jouent de petits instruments n'ont pas de problème à apporter leur instrument en cabine. Il en va autrement pour les gros instruments.

Ce sont les violoncelles qui posent le plus de problèmes. Ces instruments en bois sont souvent fragiles et très vulnérables aux écarts de température, qui peuvent les endommager de manière irréversible.

Les instruments appartenant à des musiciens professionnels sont souvent très anciens et hors de prix. Les violoncellistes qui voyagent par avion doivent, normalement, acheter un autre siège pour leur instrument et se font parfois interdire de l'apporter à bord. Tout problème peut aboutir à la perte de possibilité d'emploi, de travail et de revenu.

Certains d'entre vous connaissent peut-être la chanson *United Breaks Guitars*, de David Carroll, inspirée d'un incident qu'il a vécu. En effet, le guitariste a été forcé d'enregistrer son instrument en soute, et, une fois arrivé à destination, l'a retrouvé en 1 000 morceaux.

Nos instruments font partie de nous-mêmes. Quand il faut enregistrer un instrument, c'est comme enregistrer un bébé.

[*Traduction*]

M. Elliott : Nous félicitons Air Canada d'avoir dirigé l'initiative visant à aborder ces problèmes et le gouvernement du Canada de tenir compte des instruments de musique dans les droits des passagers aériens. Nous en attendons l'entrée en vigueur avec impatience. Nous sommes très heureux de participer à l'élaboration de ces règlements pour faciliter la vie des musiciens qui voyagent et pour assurer la sécurité de leurs instruments.

Nous sommes vraiment heureux que l'on applique une même politique dans tout le secteur afin que les musiciens puissent organiser leurs déplacements avec leurs instruments sachant qu'ils arriveront sans incident et à l'heure à leur entrevue ou à leur concert.

Permettez-moi de conclure en citant l'observation que l'une de nos membres, une musicienne de grande renommée, Mme Buffy Sainte-Marie, a prononcée au Sénat du Canada qui la remerciait de la grande contribution qu'elle avait apportée à la musique

the government to help connect the dots so that musicians could travel with their instruments. She cited the example of paying $1,367 for an underweight guitar and a suitcase.

On behalf of all musicians across Canada, we thank you for this inclusion. We applaud your efforts, and we urge you to move as quickly as you can so we can develop regulations that will be effective for everyone. We look forward to your questions.

The Chair: What do the Americans allow?

Mr. Elliott: The American FAA legislation gives musicians the ability to carry on instruments if it fits in the overhead bin without a specific restricted size. There's also a weight restriction of, I think, about 160 pounds. Once it's in the overhead bin, they can't be asked to remove it. They get priority boarding, and they get odd sizes to be able to put in the overhead bin.

[*Translation*]

Senator Cormier: My first question was asked by the chair, but I want to first congratulate you and thank you for your work, both as an advocate for musicians and as a musician yourself. You are doing a lot for our country.

You told us that you are very excited to work on the regulations. In your opinion, what should be included in these regulations to really meet musicians' needs?

[*English*]

Mr. Elliott: The biggest ask we have is for consistent policy across the board. The biggest issue right now is inconsistency. So in its most simplistic form, a consistent policy.

[*Translation*]

Senator Cormier: Inconsistency, at what level?

[*English*]

Mr. Elliott: With regard to every airline playing in the same playing field so that staff are well trained and know the policy, and when a musician is travelling, they understand what their rights and protections are.

canadienne. Dans son discours, elle a demandé au gouvernement de faciliter les règlements pour que les musiciens puissent voyager avec leur instrument. Elle a cité l'exemple d'un musicien qui avait dû payer 1 367 $ pour sa valise et une guitare légère.

Au nom de tous les musiciens du Canada, nous vous remercions d'avoir inclus nos instruments dans la liste des droits des passagers aériens. Nous vous remercions pour ces travaux et nous vous prions de progresser le plus rapidement possible pour que nous ayons des règlements efficaces pour toutes les parties. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Que permet-on aux musiciens, aux États-Unis?

M. Elliott : La loi sur la Federal Aviation Administration, la FAA, permet aux musiciens de transporter leur instrument avec eux dans la cabine s'il s'insère bien dans le compartiment supérieur; elle ne précise pas de taille maximale. Le poids est limité à 160 livres, si je ne m'abuse. Une fois que l'instrument est rangé dans le compartiment, on ne peut pas demander au passager de l'en retirer. Les musiciens entrent parmi les premiers dans l'avion afin de pouvoir ranger les étuis de forme inhabituelle dans le compartiment.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Ma première question a été posée par le président, mais je veux d'une part vous féliciter et vous remercier pour votre travail, tant comme défenseur des musiciens que comme musicien vous-même. Vous faites beaucoup pour notre pays.

Vous nous avez dit que vous aviez très hâte de pouvoir travailler à la réglementation; selon vous, que devrait contenir cette réglementation pour vraiment répondre aux besoins des musiciens?

[*Traduction*]

M. Elliott : Nous désirons avant toute chose une politique qui s'applique dans toute l'industrie. Notre plus grand problème, à l'heure actuelle, est le manque de cohérence. Donc, dans sa forme la plus simple, nous réclamons une politique qui s'applique à tous.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Un manque de cohérence à quel niveau?

[*Traduction*]

M. Elliott : Nous voudrions que toutes les lignes aériennes doivent observer les mêmes règles pour que leur personnel reçoive une bonne formation et connaisse la politique. De cette façon, les musiciens qui voyagent comprendront leurs droits et les règles qui les protègent.

[*Translation*]

Ms. Schutzman: Airplanes are required to have luggage nets, and sometimes they do not have this equipment.

[*English*]

They are supposed to, but they don't. That would hold a large instrument in place in the seat — something like a cello.

[*Translation*]

Senator Cormier: Some members of the public were surprised when they realized that we were including musical instruments in this bill. What can you tell us about insurance for musical instruments?

[*English*]

Mr. Elliott: Musicians have the ability to have insurance on instruments. We're simply asking for a consistent policy. We're not seeking anything further than that at this point.

Ms. Schutzman: Instruments are also very personal. One cello is not the same as another. One bassoon is not the same as another, even though they are made at the factory. That's our funny explanation for saying, "I can't tune; it's tuned at the factory." Every instrument has its own personal qualities.

There is actually an insurance company in Canada — I believe it's not available in the States — that covers change of tone. The fact is no matter how much money you are given for that change of tone, the tone has changed. The instrument is damaged. The varnish is melted. You can't replace those things.

The Chair: What do they do here in Canada now?

Mr. Elliott: With regard to the airlines?

The Chair: Yes.

Mr. Elliott: Each airline has its own policy, and their policies are not consistent. Within their own policies, there are still issues of staff not knowing what the policies are. It can be a bit challenging when you go to an airport with an instrument — if you have an odd-sized instrument. I have had calls from musicians who have been told they can't take the instrument on board, and they can't take it in cargo. They have to go ship it in cargo, but if they are not a business, cargo won't deal with them.

[*Français*]

Mme Schutzman : Les avions doivent avoir un filet à bagages, et parfois les avions n'ont pas cet équipement.

[*Traduction*]

Ils sont censés en être munis, mais ce n'est pas toujours le cas. On pourrait ainsi retenir un gros instrument, comme un violoncelle, dans un siège.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Certains membres du public ont été surpris en constatant qu'on incluait la question des instruments de musique dans ce projet de loi, que pouvez-vous nous dire sur la question des assurances liées aux instruments de musique?

[*Traduction*]

M. Elliott : Les musiciens peuvent prendre une assurance sur leur instrument. Nous demandons simplement une politique qui serait appliquée partout de la même façon. Nous ne vous en demandons pas plus pour le moment.

Mme Schutzman : Les instruments sont des objets très personnels. Chaque violoncelle a ses caractéristiques personnelles. Les bassons aussi, même s'ils viennent d'une même fabrique. Voilà pourquoi nous nous exclamons souvent que nous ne pouvons pas accorder notre instrument, parce que le fabricant l'a fait avant nous. Chaque instrument a ses propres qualités.

Il existe, en fait, une compagnie d'assurances au Canada qui assure les changements de ton. Je ne pense pas qu'elle offre ses services aux États-Unis. Cependant, quelle que soit la somme accordée pour un changement de ton, celui-ci ne reviendra plus jamais à la normale. L'instrument est fini. Le vernis a fondu. Ces éléments ne se remplacent pas.

Le président : Que fait-on au Canada, à l'heure actuelle?

M. Elliott : Vous parlez des lignes aériennes?

Le président : Oui.

M. Elliott : Chaque ligne aérienne applique sa propre politique, et ces politiques sont toutes différentes. Bien souvent, le personnel ne connaît même pas la politique. Cela rend les choses difficiles quand un musicien arrive à l'aéroport avec son instrument d'une taille inhabituelle. J'ai reçu des appels de musiciens qui me disaient que le personnel ne les laissait pas embarquer avec leurs instruments et qu'il refusait de les entreposer dans la soute. On leur dit d'expédier leurs instruments par fret aérien, mais comme ils ne sont pas propriétaires d'entreprise, les services de fret ne veulent pas faire affaire avec eux.

These people are going for a job somewhere across the country. They go into panic mode. It's a very anxious experience. As Francine said, instruments are very personal. It's not like you can go from Vancouver to Toronto and just rent an instrument and perform your concert. It's a very personal, individual thing. It's like each one of us taking our briefcase and our documents and going on a plane. "I'm sorry you can't take that with you." You get to the other end, and what do you?

At that point, musicians have to make a choice: Do they not get on the flight? How do they deal with that? There is a real hodgepodge inconsistency in place at the moment.

The Chair: I have one short question. When Delta Airlines flies from Saskatoon to Minneapolis, do they operate under American rules or Canadian?

Mr. Elliott: That I don't know.

The Chair: Okay.

Senator Bovey: Thank you for your presentations. The transportation of musical instruments is a big one. I very much appreciate what you've had to say.

My question is for Ms. Pavlovic, regarding her presentation. I was interested that you talked about the bill, regulations and the role of CTA. Are you confident the required regulations will be developed to go with the bill?

Second, with the three points you mentioned, which is the most important? Is the most important the third-party amendment? If you could have one, which would it be?

Ms. Pavlovic: I'm going to start from your second question. If I were to only pick one, I think it would be to actually pass this bill and achieve uniformity for all consumers. There are considerable differences between different airlines. If you travel one week on airline A and then next week on the same route with airline B, your rights are very different. My choice would be to pass the bill and then get the regulations — and I will get to your first question — so that we have a uniform set of rights that apply to everybody across the board.

With respect to the regulations, I'm prepared to give the government the benefit of the doubt. The minister and the CEO of the CTA have spoken on the record that the regulations will be put into place in a very short period of time. The concern that the actual rights are not in the bill is not the concern I have, because the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission has developed a wireless code, which is a similar code, for consumers without any legislative intervention. It was

Ces musiciens travaillent un peu partout au pays. Ils sont pris de panique. C'est une expérience affolante. Comme l'a dit Francine, les instruments sont des objets très personnels. On ne peut pas venir de Vancouver à Toronto pour donner un concert et louer un instrument sur place. L'instrument est très personnel, individuel. C'est un peu comme si nous essayions de monter dans l'avion avec notre mallette et nos documents et que le personnel de la ligne aérienne nous interdisait d'amener la mallette avec nous. Qu'allons-nous faire quand nous arriverons à destination?

Les musiciens sont donc obligés de prendre une décision terrible : vont-ils monter dans l'avion ou non? Comment régler ce problème? À l'heure actuelle, nous nageons dans un vrai embrouillamini de règlements disparates.

Le président : J'ai une autre petite question. Quand un avion de Delta Airlines va de Saskatoon à Minneapolis, son personnel observe-t-il les règlements américains ou canadiens?

M. Elliott : Je n'en ai aucune idée.

Le président : Je comprends.

La sénatrice Bovey : Merci pour vos exposés. Le transport des instruments de musique est très important. Ce que vous nous avez dit m'a beaucoup intéressée.

Ma question s'adresse à Mme Pavlovic. Vous avez dit des choses très intéressantes au sujet du projet de loi, des règlements et du rôle de l'Office des transports du Canada, l'OTC. Êtes-vous sûre que l'on insérera les règlements nécessaires dans le projet de loi?

Ensuite, des trois éléments dont vous avez parlé, lequel est le plus important? S'agit-il de l'amendement sur le statut des tiers? Si l'on vous accordait un seul de ces éléments, lequel choisiriez-vous?

Mme Pavlovic : Je vais répondre d'abord à votre deuxième question. Je crois que des trois éléments, je choisirais l'adoption de ce projet de loi pour que l'on accorde les mêmes droits à tous les consommateurs. Les lignes aériennes accordent toutes des droits différents. Une semaine vous voyagez avec la compagnie A et la semaine suivante avec la compagnie B, et vos droits sont chaque fois différents. Je choisirais donc l'adoption du projet de loi, puis celle des règlements pour que toutes les compagnies aériennes accordent les mêmes droits aux passagers.

J'en arrive donc à votre première question. En ce qui concerne les règlements, je suis prête à donner le bénéfice du doute au gouvernement. Le ministre et le PDG de l'OTC ont annoncé officiellement que les règlements entreront en vigueur très bientôt. Je ne m'inquiète pas du fait que les droits ne soient pas mentionnés dans le projet de loi, parce que le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, a élaboré pour les consommateurs un code similaire, le Code des

entirely within the regulatory body. The process worked well. It was very inclusive. There was a lot of public input. The wireless code has been working, and it has made a marked difference.

Based on what we have heard and what has been said on the record, I have no reason to question that these regulations will not be put into place.

Senator Bovey: May I ask one quick follow up?

The Chair: Yes.

Senator Bovey: The third party —

Ms. Pavlovic: It is essential. The concerns expressed by the industry — you have heard as well — that it will enhance the cottage industry of third party interveners on behalf of consumers. My view is that if the system is put in place the way it's supposed to be, where the rights are clear and consumers know their rights, there really wouldn't be a need for intervening people to file on behalf of consumers.

It is essential to allow for some form of third-party intervention to question systemic practices, and there are different ways in the regulation to disincentivize an industry of complaint handlers yet allow third parties and public interest organizations to file complaints.

Senator Plett: Thank you, witnesses. In my previous life as a contractor, I would many times send staff up into northern Manitoba and northwestern Ontario communities, and they would bring their supplies with them or their toolbox with them and they would go into fix a heating system that had failed to work in the middle of winter. They needed to get up there and fix the heating system.

They would get on an airplane and they would get to the other end and their toolbox was left in Sioux Lookout or Winnipeg, and there they were with no way of doing anything. I can, in a small way, identify with the musician getting to the other end and his or her cello or instrument isn't with them. What do they do at the other end? I can identify with that.

You're saying you want consistency, and I appreciate that. But consistently leaving instruments behind, if all airlines do it, clearly that isn't what you want either. We can have consistency. That's not good.

Ms. Schuzman was talking about having these instruments in a seat. So I guess my question is: Would the musicians with happy to pay $600 to fly that instrument in a seat beside them? That's one question. Another question is: We fly animals in baggage compartments, so air pressure and temperature are controlled. Is

services sans fil, sans intervention législative. Il se trouvait tout entier dans les règlements. Ce processus s'est avéré très efficace. Il incluait tous les enjeux nécessaires. Le public a eu d'amples occasions d'exprimer ses opinions. Le sans-fil fonctionne très bien depuis et il a apporté beaucoup de changement.

D'après ce que nous avons entendu dire et ce qui s'est dit officiellement, je n'ai aucune raison de ne pas penser que ces règlements seront mis en place.

La sénatrice Bovey : Me permettez-vous de poser une question de suivi rapide?

Le président : Oui.

La sénatrice Bovey : Le statut d'un tiers…

Mme Pavlovic : Il est essentiel. Comme vous l'avez entendu, l'industrie s'inquiète du fait que cela encouragera l'industrie artisanale de l'intervention des tiers pour les consommateurs. À mon avis, si l'on établit un système efficace dans lequel les droits sont clairement définis et si les consommateurs en sont bien informés, il ne sera pas nécessaire que des tiers interviennent au nom des consommateurs.

Il est cependant crucial de prévoir une certaine forme d'intervention par des tiers pour remettre en question certaines pratiques systémiques. Les règlements pourront décourager la croissance d'une industrie de petits plaignants tout en permettant à des tiers et à des organismes d'intérêt public de déposer des plaintes.

Le sénateur Plett : Je remercie nos témoins. Dans une autre vie, quand j'étais entrepreneur, j'envoyais souvent des membres de mon personnel dans des communautés du Nord du Manitoba ou du nord-ouest de l'Ontario. Ils amenaient avec eux des pièces de rechange et leur boîte à outils pour réparer un système de chauffage qui était tombé en panne en plein hiver. Il fallait qu'ils se rendent sur place pour le réparer.

Ils montaient dans l'avion, mais leur boîte à outils se retrouvait à Sioux Lookout ou à Winnipeg, et ils ne pouvaient pas faire leur travail. En un certain sens, je comprends les musiciens qui arrivent à destination sans violoncelle ou sans un autre instrument. Que vont-ils faire une fois arrivés? Je les comprends tout à fait.

Vous nous dites que vous désirez de la cohérence, et je comprends cela. Cependant, il ne faudrait pas que toutes les lignes aériennes oublient d'amener les instruments, vous ne voulez pas cela bien sûr. Il nous faut de la cohérence, parce que la situation actuelle n'est pas bonne.

Mme Schuzman parlait de placer ces instruments dans un siège, mais on pourrait se demander si les musiciens seraient heureux de débourser 600 $ pour voler à côté de leur instrument. C'est une des questions à se poser, et il y en a une autre : les animaux voyagent dans la soute, donc la pression et la

there not a way of securing that instrument properly in a baggage compartment as well? I can't imagine that people want to pay $600 or $700 for an instrument to fly with them. Maybe they do.

Mr. Elliott: Let me answer a couple of different ways. Thanks for the question. We thanked Air Canada for their leadership because we started this process about three years ago with the previous government, and the Honourable Lisa Raitt, when she was Minister of Transport, her office had encouraged us to put a submission in to the David Emerson report, which we did, and that was the start of this process for us.

During the process, Air Canada changed their policy. Obviously, all instruments are different. We have to talk specifically, but we'll use the example of a cello, which is a big instrument that is not going to fit in any overhead locker in any plane.

Senator Plett: Will it fit in a seat?

Mr. Elliott: Yes, it does. There is a policy in place. In fact, Air Canada changed their policy because cello players quite consistently buy two seats, one for themselves and one for their instrument. Now, we have had cases where the instrument got bumped.

Senator Plett: The instrument couldn't put up a fight either.

Mr. Elliott: Neither does it eat nor drink. But Air Canada changed their policy and put a policy in place for the person to be able to buy a seat for their instrument at a reduced price.

Ms. Schutzman: Half price, I think.

Mr. Elliott: Half price if they pay at a certain fare level for their own seat, so there was a step forward there. So I guess to answer your question about whether musicians are prepared to pay, some do in that instance.

You had a second part to your question.

Senator Plett: Well, it had to do with the baggage compartment being a completely controlled area. But before you answer that question, the cello fits in there. I don't know what you call the huge guitars, is it a bass guitar? That clearly, in the case, would have a real problem fitting in many of the airplanes that we fly with.

Mr. Elliott: Correct.

Ms. Schutzman: There are travel cases for basses that are very, very firm. There are travel cases for cellos but the cellos, being smaller, are more vulnerable to the changes and to being

température sont sous contrôle. Ne pourrait-on pas arrimer fermement cet instrument dans la soute à bagages? Je ne crois vraiment pas que les gens soient prêts à payer 600 ou 700 $ pour voyager à côté de leur instrument. Peut-être qu'ils le feraient, cependant.

M. Elliott : Je vous remercie de poser cette question. Je vais vous y répondre de deux ou trois façons. Nous avons remercié Air Canada d'avoir répondu à notre requête quand nous avons lancé ce processus il y a environ trois ans sous le gouvernement précédent. Le bureau de l'honorable Lisa Raitt, qui était la ministre des Transports à l'époque, nous a encouragés à soumettre une demande dans le cadre du rapport de David Emerson. Nous l'avons fait, et nous avons ainsi déclenché ce processus.

Au cours de ce processus, Air Canada a modifié sa politique. Il est évident que tous les instruments sont différents. Il faudrait parler de chaque situation, mais nous avons choisi l'exemple du violoncelle, un instrument de grande taille qui ne rentre pas dans le compartiment supérieur de la cabine de l'avion.

Le sénateur Plett : Aurait-il de la place dans un siège?

M. Elliott : Oui. Il y a une politique pour cela. En fait, Air Canada a modifié sa politique parce que les violoncellistes avaient pris l'habitude d'acheter deux sièges, un pour eux et un pour leur instrument. Cependant, il est arrivé que l'instrument perde sa place.

Le sénateur Plett : L'instrument ne pouvait pas résister quand on le forçait à sortir de l'avion.

M. Elliott : Il ne boit pas et ne mange pas non plus. Alors Air Canada a modifié sa politique pour permettre au passager d'acheter un siège pour son instrument à prix réduit.

Mme Schutzman : À moitié prix, je crois.

M. Elliott : À moitié prix si le passager achète son billet à un certain niveau du tarif. Nous avons donc fait un pas en avant. Alors pour répondre à votre question, oui, certains musiciens sont prêts à payer un siège pour leur instrument.

Il y avait une deuxième partie à votre question.

Le sénateur Plett : Oui, sur le fait que l'atmosphère de la soute est sous contrôle. Mais avant que vous y répondiez, le violoncelle se range facilement là. Je ne sais pas comment vous appelez les immenses guitares, ce sont des guitares basses? Il serait très évidemment difficile de les ranger dans bien des avions dans lesquels nous voyageons.

M. Elliott : Vous avez raison.

Mme Schutzman : Il existe des étuis pour les guitares basses qui sont très, très solides. Les violoncelles sont cependant plus petits, plus vulnérables aux changements et plus faciles à

damaged. The wood is thinner. As for animals, I don't know if you have read recent reports, but the animals do not always fare well when they are being transported.

Senator Plett: They sometimes get transferred to the wrong airline.

Ms. Schutzman: And to the wrong place, yes, and there have been deaths. But I have known of several cases of people who bought full-price tickets for their cellos and they were able to fly to someplace with the cello but not back, because all of a sudden the crew that day said no, we're not going to allow this. That's why we need consistency.

Senator MacDonald: I have questions for both groups. I think I'll go to Ms. Pavlovic first. You mentioned that you're agreeable with referring the question of a passenger bill of rights to the CTA for them to come up with some regulations and guidance. When it comes to the idea of extending wait times from 90 minutes to three hours, what is your position on that?

Ms. Pavlovic: As a law professor, I'm going to go back to law books. The 90-minute tarmac delay originated in the code of conduct for air carriers, which is a voluntary industry code and is not a piece of legislation. It only becomes effective if it is implemented within a tariff.

So I would like, with your permission, to read you the Air Canada tariff right now, which I printed this morning, which says:

> Air Canada will not permit an aircraft to remain on the tarmac at a Canadian or US airport for more than four (4) hours. Prior to reaching four (4) hours, Air Canada will return the aircraft to the gate or another suitable disembarkation point . . .

Air Canada does not actually implement a 90-minute tarmac delay. WestJet does, but it's conditional. It says:

> If the delay exceeds 90 minutes and circumstances permit, WestJet will offer passengers the option of disembarking from the aircraft until it is time to depart.

It is the same thing with Air Transat. Actually, Air Transat has 90 minutes at the gate and four hours on the tarmac, and Sunwing has the same conditional language. The 90 minutes delay is in the voluntary industry code of conduct, which is not law. From that perspective, the rights are not being clawed back because they are, again, different across airlines.

endommager. Leur bois est plus mince. Quant aux animaux, je ne sais pas si vous avez lu les rapports les plus récents, mais les animaux ne sont pas toujours bien pendant le transport.

Le sénateur Plett : On les transfère parfois dans le mauvais avion.

Mme Schutzman : Et ils arrivent à la mauvaise destination, oui, et quelques-uns sont morts aussi. J'ai aussi entendu parler de musiciens qui avaient payé le plein prix pour leur violoncelle et qui se sont bien rendus à destination, mais qui n'ont pas pu retourner chez eux avec leur instrument parce que tout d'un coup, l'équipage avait décidé de ne pas leur permettre de voyager avec leur instrument. Voilà pourquoi il nous faut de la cohérence.

Le sénateur MacDonald : J'ai des questions pour les deux groupes de témoins. Je crois que je vais m'adresser d'abord à Mme Pavlovic. Vous nous avez dit que vous seriez d'accord de confier l'élaboration d'une déclaration des droits des passagers à l'OTC pour qu'il fixe des règlements et des lignes directrices à cet effet. Que pensez-vous de l'idée de prolonger les retards de 90 minutes à trois heures?

Mme Pavlovic : Je suis professeure de droit, alors je me base sur les livres de droit. La période de retard de 90 minutes sur l'aire de trafic se trouve initialement dans le code d'éthique des transporteurs aériens. Il s'agit d'un code que l'industrie s'impose volontairement; ce n'est pas une loi. En outre, il n'est efficace que lorsqu'on l'applique dans le cadre d'un tarif.

Je vais donc vous lire, si vous me le permettez, la déclaration d'Air Canada au sujet de ses tarifs, que j'ai imprimée ce matin :

> Air Canada ne permettra pas qu'un appareil reste sur l'aire de trafic d'un aéroport américain ou canadien plus de quatre (4) heures. Avant que ces quatre (4) heures soient écoulées, Air Canada ramènera l'avion à la porte ou à un autre endroit approprié […]

Air Canada n'applique pas vraiment cette période de retard de 90 minutes sur l'aire de trafic. WestJet le fait, mais il offre ce qui suit :

> Si le retard dépasse 90 minutes et que les circonstances le permettent, WestJet offrira aux passagers la possibilité de descendre de l'aéronef jusqu'au moment du départ.

Il en est de même dans le cas d'Air Transat. En fait, Air Transat prévoit une période de retard de 90 minutes à la porte d'embarquement et de quatre heures sur l'aire de trafic, et Sunwing affiche le même contenu. Cette période d'attente de 90 minutes est une disposition volontairement insérée dans le code d'éthique de l'industrie, donc elle ne fait pas loi. De ce point de vue, les passagers ne peuvent pas se prévaloir de ces droits, car ils diffèrent d'une ligne aérienne à une autre.

We're also operating in a data vacuum. We do not have sufficient information to know how many airlines do return to the gate after 90 minutes, how many disembark passengers and how many actually provide access to facilities and to food, et cetera. From that perspective, I think a clear set of guidelines, whether it's 90 minutes or three hours or five hours, is an arbitrary number for working in a vacuum. But I think saying that we're clawing back something is not necessarily true, because if you look at the tariffs it's actually currently inconsistent.

I can't put a number on it because we don't have the data. But I'm confident once we put this into place, if it turns out that three hours is too much, there will be a process to challenge and change that in the future.

Senator MacDonald: I guess that somewhat answers my question. I would still like to know what you think is a reasonable time period or time frame. I know it's arbitrary, but if I was stuck on the plane for 90 minutes or stuck on the plane for five hours, I think I know which one I would prefer.

Ms. Pavlovic: I can't give you a number without having data about what is happening right now. I mean, from my perspective, we don't have the data per airline and for each airport on how frequent these tarmac delays are.

Senator MacDonald: You must have an opinion on what is a reasonable amount of time.

Ms. Pavlovic: I do, but it will be an arbitrary opinion and I am not prepared to give you a number without actually knowing what is going on.

The Chair: You mean you can't tell us when you would go nuts after, what, an hour and a half or two hours?

Ms. Pavlovic: Obviously, any delay is a problem, right? But 90 minutes is clearly better than three hours. But it really depends on what happens in those 90 minutes or what happens in those three hours.

Senator MacDonald: I have one more question.

The Chair: Go ahead.

Senator MacDonald: Yes, about the musical instruments, I guess what we're really speaking about here in terms of the real challenge are large, mobile musical instruments. Obviously, you're not going to drag your piano from coast-to-coast. A cello

En outre, nous ne disposons d'aucune donnée. Nous n'avons pas assez de renseignements pour savoir combien de lignes aériennes retournent à la porte au bout de 90 minutes, combien d'entre elles permettent aux passagers de sortir de l'avion et combien permettent aux passagers d'accéder aux installations sanitaires et leur offrent de la nourriture, et cetera. De ce point de vue, ces lignes directrices claires, qu'il s'agisse de 90 minutes, de trois heures ou de cinq heures, donnent des chiffres arbitraires. Mais il n'est pas nécessairement vrai que nous en retirons des avantages, parce que tous les tarifs sont très incohérents.

Je ne peux pas vous donner de chiffres clairs, parce que nous n'avons pas de données. Mais je suis sûre qu'une fois que cela sera en place, si nous fixons une période de retard de trois heures et que nous remarquons qu'elle est trop longue, nous pourrons entamer le processus de remise en question et modifier ce chiffre.

Le sénateur MacDonald : Je suppose que vous avez plus ou moins répondu à ma question. Je voudrais que vous me disiez ce que serait pour vous une période de retard raisonnable. Je sais que c'est arbitraire, mais si j'avais le choix de rester enfermé dans un avion pendant 90 minutes ou pendant cinq heures, je sais ce que je préférerais.

Mme Pavlovic : Je ne peux pas vous citer un chiffre sans consulter des données sur ce qui se passe à l'heure actuelle. Autrement dit, je pense que nous n'avons pas assez de données sur ce que fait chaque ligne aérienne dans chaque aéroport pour savoir à quel point ces périodes de retard sont fréquentes.

Le sénateur MacDonald : Vous devez avoir une opinion sur la période qui serait raisonnable.

Mme Pavlovic : Bien sûr, mais mon opinion serait arbitraire, et je ne veux pas vous citer un chiffre sans vraiment savoir ce qui se passe.

Le président : Vous voulez dire que vous ne pouvez pas estimer au bout de combien de temps vous deviendriez folle? Une heure et demie ou deux heures?

Mme Pavlovic : Il est bien évident que tous les retards sont regrettables, n'est-ce pas? Mais un retard de 90 minutes est bien moins grave qu'un retard de trois heures. Cela dépend aussi beaucoup de ce qui se passe pendant ces 90 minutes ou pendant ces trois heures.

Le sénateur MacDonald : Il me reste une dernière question à poser.

Le président : Allez-y.

Le sénateur MacDonald : Quand nous parlons d'instruments de musique, je suppose qu'il s'agit de grands instruments mobiles. Il est évident qu'un pianiste ne va pas traîner son instrument d'un bout à l'autre du pays. Un violoncelle est un

is a fairly large instrument. A harp is a fairly large instrument too, if it's mobile, but probably too big to bring into a plane. But that certainly can be transported by a plane.

What are the limits here? What are the reasonable limits we should expect from an airplane to move these types of instruments?

Mr. Elliott: I think the airplane dictates that. I mean, I travel quite a bit, and I have gotten smart to look and see what kind of aircraft I'm going on to get a little bit more room.

We can educate our musicians as to part of that. I also think that's something that probably is for the regulation process.

The big difference now is that we're looking for harmonization with what happened in the U.S. If we get harmonization and if the plane is going from Saskatoon to Minneapolis, it's fluid. I think the size of the aircraft dictates that.

The thing that's efficient about the FAA Modernization and Reform Act in the States, where they've been through this process, is if it fits in the overhead bin, it can be brought on the plane. There is also a facility for things like cellos to purchase a second seat. We're aware that security and safety is paramount for the airlines. Whatever it is, it must be secured properly and not endanger any other passengers. We're certainly able to work with that. That's very reasonable.

Senator Galvez: Thank you very much for being here with us. My question is to Professor Pavlovic. You said the air passenger bill of rights is essential. It's very important. You also say that Bill C-49 does not establish this bill of rights and that you are ready to give the benefit of the doubt to the government. You further said that in proposed section 86.11(1) there is only a broad list of issues and you think that CTA is the group in the best place to lead this.

First, among the issues brought in section 86.11, which are essential? You're saying they're broad, so there are probably some priority issues and others that are not as important. After the bill is passed, how long will it be before we see this passenger bill of rights put in place? One year? Five years?

Ms. Pavlovic: I think as soon as possible. Based on my experience that I have observed through the wireless code, the providers need a certain period of time to implement the particular bill of rights. For the wireless code, the initial period

instrument assez grand. Une harpe mobile est aussi très grande, mais elle l'est probablement trop pour qu'on la transporte par avion.

Quelles sont donc les limites? Quelles limites raisonnables pourrait-on fixer pour transporter ces instruments par avion?

M. Elliott : Je crois que cela dépend de l'avion. Je voyage considérablement, et j'ai appris à choisir les avions qui me laissent un peu plus d'espace que les autres.

Nous pouvons éduquer un peu nos musiciens à ce propos. Je pense aussi que cette question relève du processus de réglementation.

Le problème, maintenant, est le fait que nous cherchons à harmoniser nos règlements à ceux des États-Unis. Si nous harmonisons les règlements, un voyage de Saskatoon à Minneapolis se fera sans accrocs. Il me semble que tout dépend de la taille de l'avion.

Aux États-Unis, la FAA a terminé ce processus, et certaines dispositions de sa loi, la FAA Modernization and Reform Act, sont très efficaces, comme le fait d'accepter les instruments qui s'insèrent bien dans le compartiment supérieur de la cabine. Cette loi facilite aussi l'achat d'un second siège pour les instruments comme le violoncelle. Nous savons que pour les lignes aériennes, la sûreté et la sécurité sont primordiales. Quels que soient les objets que les passagers transportent, ils doivent être solidement arrimés pour ne pas blesser d'autres passagers. Nous serons certainement en mesure de réglementer une condition si raisonnable.

La sénatrice Galvez : Merci beaucoup de vous être joints à nous. Ma question s'adresse à Mme Pavlovic. Vous nous avez dit que la déclaration des droits des passagers aériens est cruciale, qu'elle est très importante. Vous avez aussi dit que le projet de loi C-49 ne prévoit pas la création de cette déclaration des droits et que vous êtes prête à donner le bénéfice du doute au gouvernement. Vous avez ajouté qu'au paragraphe proposé 86.11(1) se trouve seulement une longue liste des enjeux et que l'OTC est le mieux placé pour diriger la création de cette déclaration des droits.

D'abord, de tous les enjeux mentionnés à l'article 86.11, lesquels sont essentiels? Vous nous dites que cette liste est longue, alors il doit y avoir des enjeux prioritaires et d'autres qui n'ont pas autant d'importance. Une fois que le projet de loi sera adopté, combien de temps faudra-t-il attendre la déclaration des droits? Un an? Cinq ans?

Mme Pavlovic : Aussitôt que possible, à mon avis. Si j'en crois l'expérience vécue lors de la création du Code des services sans fil, il faut un certain temps aux fournisseurs pour mettre en place la déclaration des droits. Dans le cas du code, la période initiale a duré six mois. Dès que le Code des services sans fil est

was six months. From the moment the wireless code came into force, it was six months until the providers had sufficient time.

The regulator, in public consultation, determined what would be the appropriate time. Once the bill is passed, I think the regulations need to be passed as soon as possible. From that point on, it is up to the CTA, through the public consultation about the regulation, to determine the appropriate period of time to allow the industry to implement all of these changes.

The nature of the changes matters. For telecommunications, it requires changes in the system and billing systems. Here, it depends on whether it requires infrastructure changes or changes in policies and staff training, et cetera. That would be my answer to your question about how soon.

With respect to the list of issues, I'm of the view if you want to add issues, I would welcome them. However, I don't think there are any issues on the list that should be clawed back.

Senator Galvez: So what would you have?

Ms. Pavlovic: You will hear from the panel after us. I think accessibility issues are very important. Transportation of accessibility devices, such as wheelchairs and walkers, et cetera, is very important.

There were issues with no-fly lists for kids which are being addressed through a different mechanism, but there are other issues that could possibly be added. From my perspective, accessibility issues are really important.

My answer to your question is nothing on the list is actually worth being on the chopping block. You might want to add issues but don't take anything away.

The Chair: How long will the hearing process take, do you think?

Ms. Pavlovic: For the wireless code, the CRTC has very different procedural mechanisms. The hearing took about a week but there was a period before that of initial submissions. It usually takes the CRTC about six months to issue the decision.

The Chair: Are they public?

Ms. Pavlovic: They are all public. There was significant participation by individuals and groups, which I think is essential for this kind of regulation to pass. You've had the CEO of CTA on record to say they will pass it within three months.

Senator Manning: Thank you for your presentations this morning. I have a couple of questions on musical instruments. Coming from Newfoundland and Labrador, most

entré en vigueur, il a fallu six mois aux fournisseurs pour le faire.

L'organisme de réglementation a décidé pendant les consultations de la durée qui conviendrait le mieux. Une fois que le projet de loi sera adopté, il faudra adopter les règlements aussi rapidement que possible. Ensuite, il reviendra à l'OTC, en consultant le public sur les règlements, de déterminer le délai nécessaire à accorder à l'industrie pour mettre en œuvre tous les changements.

Tout dépendra des types de changements. Dans le cas des télécommunications, il fallait apporter des changements au système et changer les modes de facturation. Dans le cas qui nous occupe, il faudra voir s'il sera nécessaire de modifier des infrastructures ou des politiques, il faudra former le personnel, et cetera. Voilà ma réponse à votre question sur le délai à accorder.

Quant à la liste des enjeux, si vous désirez en ajouter, j'en serai ravie. D'un autre côté, je ne pense pas qu'il faille retirer des enjeux de cette liste.

La sénatrice Galvez : Alors, qu'y ajouteriez-vous?

Mme Pavlovic : Le groupe de témoins qui nous suit vous le dira. Selon moi, les questions d'accessibilité sont très importantes. Le transport d'appareils d'accessibilité, comme les fauteuils roulants, les marchettes et autres, est très important.

On s'efforce de régler les problèmes que causent les listes d'interdiction de voler pour les enfants en suivant un mécanisme différent, mais nous pourrions y ajouter d'autres problèmes. À mon avis, les questions d'accessibilité sont très importantes.

Pour répondre à votre question, je vous dirai que nous ne devrions rien ôter de cette liste. Vous pourrez y ajouter des enjeux, mais pas en retirer.

Le président : À votre avis, combien de temps le processus d'audiences durera-t-il?

Mme Pavlovic : Le CRTC a suivi des procédures différentes pour le Code des services sans fil. L'audience a duré à peu près une semaine, mais il y a eu un délai entre la fin de l'audience et l'arrivée des propositions. Il faut en général environ six mois au CRTC pour rendre une décision.

Le président : Les audiences sont-elles publiques?

Mme Pavlovic : Elles le sont toutes. Un grand nombre de particuliers et de groupes y ont participé ce qui, à mon avis, est essentiel pour adopter un règlement. Le PDG de l'OTC vous a dit officiellement qu'il comptait l'adopter dans trois mois.

Le sénateur Manning : Je vous remercie de nous avoir présenté vos allocutions ce matin. J'ai deux ou trois questions à vous poser sur les instruments de musique. À Terre-Neuve-et-

musicians — unless they get the ferry or learn to walk on water — have to fly, so it's a big issue. I've heard from many musicians over the years about damaged and lost instruments, not being able to carry their instruments on board, and so on.

I have a couple of concerns. I understand what you're saying with regard to consistency, but sometimes regulations don't come back to us, as a committee. Legislation is what we deal with. Is there any concern within your industry about the time limit for the regulations to be put in place? Sometimes in pieces of legislation we can have an amendment, as in this case — or whatever the case may be — stating that there's a time limit that we ask the government to put the regulations in place. Has your organization given that any consideration?

Mr. Elliott: We haven't. We've been working at this for three or four years and we know it took several years in the U.S. to go through. We're trying to be patient. We want to work together, not cause conflict. With the regulations that went through in the U.S.,we know it's a different country but the planes are the same size and the issues are very much consistent. We think a lot of that work has been done and can be used, hopefully. The documentation we shared with you today, we've shared already with the CRTC and they came back and said, "We really like this." It's going to take however long it takes. In Newfoundland, people tend to be fairly patient too. I don't know that there's a great answer, but obviously sooner is better than later.

Senator Manning: Have you been given any indication from the CTA on what date they think regulations will be in place?

Mr. Elliott: No, I haven't.

Senator Manning: I know that if I'm travelling today and my luggage is lost or damaged, there's reimbursement. You have to go through a system to get that. Just last year, I heard from a musician in Newfoundland who had a $2,000 piece of musical equipment that was damaged and he's still fighting with the airline. The pictures show it was broken.

I know they can have insurance, but in this case he didn't have it. Is there anything we need to do or even suggest how musicians can be reimbursed if a piece of equipment is in top-notch order when put on the plane but when you land it's destroyed and you have to fight a battle that's sometimes very difficult to win?

Mr. Elliott: That's a good question. Again, we do encourage our musicians to carry insurance. We understand there are going to be limits. I doubt that any limits set will cover the value of a lot of musical instruments. I don't think that's particularly

Labrador, d'où je viens, la plupart des musiciens se déplacent en avion, à moins qu'ils préfèrent le traversier ou qu'ils sachent marcher sur les eaux. Par conséquent, ce problème est grave pour eux. Au cours des années, j'ai entendu de nombreux musiciens se plaindre que les lignes aériennes avaient endommagé ou même perdu leur instrument parce qu'on ne leur avait pas permis de les prendre avec eux dans la cabine.

J'ai quelques préoccupations. Je comprends que vous désiriez de l'uniformité, mais parfois, les règlements ne nous reviennent pas en comité. Nous étudions les projets de loi. Votre industrie envisage-t-elle de demander une date d'échéance pour l'entrée en vigueur de ces règlements? Certains projets de loi contiennent un amendement, ou autre chose, exigeant que le gouvernement mette la loi en vigueur dans les délais exigés. Votre organisme y a-t-il pensé?

M. Elliott : Non. Nous travaillons à cela depuis trois ou quatre ans, et nous savons qu'il a fallu plusieurs années pour que la loi des États-Unis entre en vigueur. Nous nous efforçons d'être patients. Nous tenons à collaborer et non à créer des conflits. Bien que les États-Unis soient différents de notre pays, les avions sont de la même taille, et les problèmes sont à peu près les mêmes. La FAA a accompli le plus gros de notre travail, et nous espérons pouvoir nous en servir. Nous avons déjà montré les documents que nous vous remettons aujourd'hui au CRTC, qui les trouve excellents. Nous attendrons aussi longtemps qu'il le faudra. Les Terre-Neuviens sont généralement patients. Je suppose que ma réponse n'est pas fantastique, mais évidemment que le plus tôt sera le mieux.

Le sénateur Manning : L'OTC vous a-t-il indiqué à peu près à quelle date il pense que les règlements entreront en vigueur?

M. Elliott : Non, je n'en ai aucune idée.

Le sénateur Manning : Je sais que, si je pars en voyage aujourd'hui et que la ligne aérienne endommage ou perd mes valises, elle me remboursera. Cependant, il y a toute une procédure à suivre pour cela. L'année dernière, j'ai entendu parler d'un musicien de Terre-Neuve dont une ligne aérienne a endommagé un appareil de musique d'une valeur de 2 000 $. Il se bat encore pour obtenir un remboursement. D'après les photos, l'appareil est cassé.

Je sais que les musiciens peuvent contracter une assurance, mais celui-ci ne l'avait pas fait. Que pourrions-nous faire, ou même suggérer, pour que les musiciens reçoivent un remboursement lorsqu'un appareil entre dans l'avion en parfait état et en ressort détruit? Que faire pour éviter aux propriétaires de mener une lutte qu'il est souvent très difficile à gagner?

M. Elliott : C'est une bonne question. Je le répète, nous encourageons nos musiciens à contracter une police d'assurance. D'un autre côté, ces polices sont limitées et ne couvrent pas la valeur réelle d'un grand nombre d'instruments de musique. Je ne

realistic. It would be wonderful, but I think we have to live with being realistic and whatever the compensation rules come down to be, we will have to live with. But again, we encourage musicians to carry personal injury insurance. Those are two different things.

Senator Mitchell: Thanks to all of you for your presentations. I'm very pleased to hear about the initiatives with respect to musical instruments. I ride a bicycle in various places in the world and it's a finely tuned machine, too. I'm wondering if we should have regulations for that. I was struck by the analogy that Senator Plett drew with tools. I have this image of Senator Plett sitting one seat over with a box of wrenches strapped into the seat between us. I'm wondering if we can work that into the regulations.

The Chair: Driving a bicycle? There's a big difference there.

Senator Mitchell: You sound like my wife.

The Chair: Smart lady.

Senator Mitchell: Absolutely. On the issue, Ms. Pavlovic, of consequences for wait times and the difference in wait times, just to clarify, you're saying that in some cases, at least, three hours would be an improvement and in other cases where 90 minutes seems to be the goal, three hours will still be an improvement because the 90 minutes is by no means definitive. Just confirm that? I see that you are by nodding your head.

Ms. Pavlovic: Yes, I'm confirming that.

Senator Mitchell: There are two features of three hours. One is if we're going from 90 minutes to three hours, the three hours is definitive and there will be consequences, whereas if you miss the 90 minutes, not so much, so a little leeway might not be inordinate.

It's also true that it's important to find a balance in this policy area because this can really affect flight cancellations and the ability to make connections and other flights that go empty, so costs go up because people got off and couldn't get back in time to make that flight. Is that true?

Ms. Pavlovic: Yes, and I'm going to venture out and say no airline will keep people on the tarmac on purpose for the sake of keeping them on the tarmac. It's usually because of weather or congestion at the airport or failure of the computer system that happened a couple weeks ago, et cetera.

trouve pas cela réaliste. Ce serait merveilleux, mais je suppose que nous devons apprendre à être réalistes et à accepter les règles qui seront fixées sur le dédommagement. Mais je le répète, nous encourageons les musiciens à prendre une assurance personnelle. Ce sont deux choses très distinctes.

Le sénateur Mitchell : Je vous remercie tous pour vos allocutions. Je suis très heureux des initiatives que vous nous décrivez pour protéger les instruments de musique. Je fais du vélo dans bien des régions du monde, et mon vélo est aussi un appareil finement ajusté. Je me demande si nous devrions fixer des règlements pour cela aussi. L'analogie du sénateur Plett sur les outils m'a frappé. J'imagine le sénateur Plett assis près de la fenêtre avec une boîte de clés à molette attachée dans le siège qui nous sépare. Je me demande si nous pourrons ajouter cela aux règlements.

Le président : Un vélo? Mais c'est très différent.

Le sénateur Mitchell : Vous parlez comme ma femme.

Le président : Voilà une dame intelligente.

Le sénateur Mitchell : Oui, absolument. Madame Pavlovic, à propos des conséquences qu'entraînent les périodes de retard et les différentes durées de ces périodes, j'aurais besoin d'un éclaircissement. Vous nous dites que, dans certains cas, une période de trois heures améliorerait la situation présente et que dans d'autres cas, lorsque la ligne aérienne s'efforce de limiter le retard à 90 minutes, la période de trois heures améliorerait aussi la situation, parce que l'on ne peut absolument pas promettre de s'en tenir à 90 minutes. Pouvez-vous me confirmer que j'ai bien compris? Je vois que vous hochez la tête.

Mme Pavlovic : Oui, je vous le confirme.

Le sénateur Mitchell : Il y a deux situations comprenant un retard de trois heures. La première consiste en un prolongement d'un retard de 90 minutes à trois heures, après quoi il y a des conséquences. Alors que, dans la seconde, le retard dépasse légèrement les 90 minutes, et l'on considère cela comme une petite marge de manœuvre qui n'entraîne pas de conséquences.

Il est également important de trouver le juste équilibre en élaborant ces politiques. En effet, ces retards risquent de causer l'annulation de vols, les passagers risquent de manquer leurs correspondances, et d'autres avions partiront vides. Les coûts grimpent lorsqu'on permet aux passagers de sortir de l'avion et qu'ils n'y rentrent pas à temps pour que l'avion rattrape les correspondances. Est-ce que je me trompe?

Mme Pavlovic : Vous avez raison, et je dirais même qu'aucune ligne aérienne ne garde les passagers dans l'aire de trafic pour le plaisir. En général, elles sont obligées de le faire à cause de la météo ou parce que l'aéroport est congestionné ou encore à cause d'une panne du système informatique, comme il est arrivé il y a deux ou trois semaines.

You're right. I think the balance is both in finding the appropriate time but also finding the appropriate enforcement mechanism so that we know that once it gets into minute 91 or gets into three hours and five minutes, there are both compensation for passengers and penalties for the airline. I think that's the improvement in the system. We all hope there will be automatic compensation for passengers and there will be additional penalties for the airlines, which are supposed to be a deterrent to encourage them to help improve customer service.

Senator Mitchell: And people like you in the regulatory review process will be watching vigilantly to make sure that happens.

Ms. Pavlovic: I hope to participate and will bring whatever I know to the process. But we can only participate, and you know better than I do how the process works and how the regulation comes out at the end.

Senator Mitchell: With respect to third party complainants, first, I think it's safe to say a great deal of the pressure for that will be reduced because there will be definitive regulation, consistent and formal because of the Charter of Rights and Freedoms. Is that not the case?

Ms. Pavlovic: In theory, yes. If the system is such that there is a specific bill of rights that is clear — I will just say that public awareness measures are robust so consumers actually know that they have rights — and the process is simple enough for them to file individually. There won't be a need to help consumers do that, but there is still a need to challenge systemic practices that individual consumers may not have an interest or even ability to do.

Senator Mitchell: Of course, if I have a complaint, I can go to a third party group who can help me. That's half the problem. If something that is not yet in tariff isn't going to be in the bill of rights, third parties can still present. That has not been changed. Isn't it a logical truth that if I don't have a direct complaint of my own, then what I have is a policy problem? In the course of how governments work, there are hundreds of policy areas that are certainly not all served by the CTA, which is a regulatory body.

So if I am a third party, a consumer institution or organization, and I don't have a specific concern because it wasn't my item that was lost or damaged, then I have a policy problem. Do I not, in our democracy, have many ways of developing that policy initiative, through my MP, Senate committees, through the minister, through building public pressure? That's how policy is developed. There aren't CTAs for every public policy area.

Vous avez raison. À mon avis, il faudra établir un équilibre entre la durée de retard raisonnable et un mécanisme d'application du règlement assez puissant pour que dès que le retard atteint sa 91^{e} minute ou dure trois heures et cinq minutes, la ligne aérienne dédommage ses passagers et subisse des pénalités. Je pense qu'il faudra pour cela améliorer le système. Nous espérons tous l'automatisation des dédommagements des passagers et nous voulons que les lignes aériennes subissent aussi des pénalités afin de les motiver à améliorer leur service à la clientèle.

Le sénateur Mitchell : Et les participants comme vous au processus réglementaire veilleront fortement à instaurer cela.

Mme Pavlovic : J'espère y participer et apporter toute ma contribution possible à ce processus. Mais vous savez comment vont les choses. Nous participons, puis le processus reprend le dessus, et un règlement sort à la toute fin.

Le sénateur Mitchell : En ce qui concerne les tiers qui déposent des plaintes pour les consommateurs, je pense que cela ne causera pas de grands problèmes, parce que nous disposerons de règlements définitifs, cohérents et officiels fondés sur la Charte des droits et libertés, n'est-ce pas?

Mme Pavlovic : En théorie, oui. Il faudra que l'on produise une déclaration des droits claire et précise, que l'on informe efficacement les consommateurs pour qu'ils connaissent bien leurs droits et que le processus soit assez simple pour qu'ils puissent présenter leurs requêtes eux-mêmes. Il n'y aura donc plus besoin de les aider à le faire. Toutefois, il demeurera nécessaire de remettre en question certains éléments du système auxquels les consommateurs ne s'intéressent pas nécessairement ou qu'ils ne pourront pas contester eux-mêmes.

Le sénateur Mitchell : Évidemment, si j'ai une plainte, je peux demander à un organisme tiers de m'aider à la déposer. Ce n'est là que la moitié du problème. Si un élément que les tarifs ne comprennent pas encore ne figure pas dans la déclaration des droits, on pourra toujours s'adresser à des tiers. Cela n'a pas changé. N'est-il pas vrai et logique que si ma plainte ne me concerne pas directement, il s'agit d'un problème de politique? Le fonctionnement gouvernemental comprend des centaines de domaines politiques qui ne relèvent pas de l'organisme de réglementation qu'est l'OTC.

Donc, si je suis une tierce partie, une institution ou un organisme de consommateurs et que je n'ai pas de préoccupation précise, parce que ce n'est pas mon article qui a été perdu ou endommagé, j'ai alors un problème de politique. Dans notre démocratie, est-ce que je ne dispose pas de nombreuses façons d'élaborer cette initiative en matière de politique, par l'entremise de mon député, des comités sénatoriaux, du ministre, de la pression exercée par le public? C'est ainsi qu'on élabore une politique. On n'a pas d'OTC pour chaque secteur de politique publique.

Ms. Pavlovic: I'm going to be very careful how I respond to this. Consumer interests are very diverse and very dispersed. Consumers do not have lobbying groups and incredible funding to hire lobbyists. So while there are other processes, like this one, which is not very welcoming and takes persistence, individual consumers do not have that power. There is really no single group that represents all consumers in Canada for all consumer issues.

On policy matters, while they can be resolved in other places, access to the regulator through a third party standing is incredibly important because that's the most immediate way to change those policies. If we can find a system that will provide more funding for consumer groups and public interest organizations, I would be very happy to discuss that off the record. But in this current climate, there really is no particular power by consumer groups to effect that kind of change through pressure that industry has.

Senator McIntyre: Thank you all for your presentations. My question is to Ms. Pavlovic.

Ms. Pavlovic, in the fall of last year you submitted a brief to the house committee regarding this matter in which you made eight recommendations, which I believe are all worthy of consideration. For example, in recommendations 6 to 10, you covered good points, such as the CTA acting as a dispute resolution provider, third party standing, collective redress, overlapping regimes and enforcement measures.

Now, Bill C-49 would require the CTA to establish new regulations regarding air passenger rights. However, some would argue that the bill does not set out sanctions for failure to comply with those regulations. As well, we don't know what sanctions, if any, airlines would face for not complying with those future regulations. It boils down to sanctions, as far as I'm concerned, and I would like your thoughts on that.

Ms. Pavlovic: I would say it comes down to the question of enforcement and compliance monitoring. Those are the measures that the regulator is, in theory, best placed to judge, based on the public consultation. Again, these are the mechanisms that exist in other areas, so I will again refer you to the CRTC, which through various mechanisms also does compliance monitoring and enforcement.

I think if you want to look at adding some of those issues into the bill, you have to look at carefully drafting it because we don't know what the regulation is going to look like and what

Mme Pavlovic : Je vais être très prudente dans ma réponse. Les intérêts des consommateurs sont très diversifiés et très disséminés. Les consommateurs n'ont pas de groupes de pression ni une source de financement incroyable pour embaucher des lobbyistes. Donc, bien qu'il existe d'autres processus, comme celui-ci, qui n'est pas très accueillant et demande de la persévérance, les consommateurs n'ont pas ce pouvoir à titre individuel. On n'a pas au Canada un groupe unique qui représente tous les consommateurs pour toutes les questions liées à la consommation.

En ce qui concerne les questions de politique, bien qu'elles puissent être réglées ailleurs, l'accès à l'organe de réglementation par l'entremise d'une tierce partie qui a le statut de tiers est incroyablement important, parce qu'il s'agit de la façon la plus immédiate de changer ces politiques. Si nous pouvons trouver un système qui accordera plus de financement aux groupes de défense des consommateurs et aux organismes d'intérêt public, je serais fort heureuse d'en discuter en privé. Cependant, dans le climat actuel, les groupes de consommateurs ne jouissent pas vraiment d'un pouvoir particulier pour amener ce genre de changement en exerçant des pressions sur l'industrie.

Le sénateur McIntyre : Merci à tous de vos exposés. Ma question s'adresse à Mme Pavlovic.

Madame Pavlovic, l'automne dernier, vous avez présenté un mémoire au comité de la Chambre au sujet de cette question, mémoire dans lequel vous avez formulé huit recommandations, qui méritent toutes, à mon avis, d'être étudiées. Par exemple, dans les recommandations 6 à 10, vous avez abordé de bons points, notamment l'OTC comme fournisseur de règlement des différends, le statut de tiers, les recours collectifs, les chevauchements de régimes et les mesures d'application.

En ce moment, le projet de loi C-49 exigerait que l'OTC crée de nouveaux règlements au sujet des droits des passagers aériens. Cependant, certains soutiendraient que le projet de loi ne prévoit pas de sanctions en cas de non-respect de ces règlements. En outre, nous ne savons pas quelles seraient les sanctions, le cas échéant, contre les compagnies aériennes qui ne respecteraient pas ces futurs règlements. En ce qui me concerne, cela se résume en fin de compte à des sanctions et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Mme Pavlovic : Je vous dirais que cela revient à la question d'application de la loi et de la surveillance de la conformité. En théorie, ce sont là les mesures que l'organe de réglementation est le mieux placé pour juger, d'après la consultation publique. Encore une fois, il s'agit de mécanismes qui existent dans d'autres secteurs et je vous renverrai une fois de plus au CRTC, qui s'occupe aussi de suivi de la surveillance de la conformité et de l'application grâce à divers mécanismes.

Je pense que si vous voulez ajouter quelques-uns de ces éléments dans le projet de loi, vous devrez formuler le tout minutieusement, parce que nous ne savons pas à quoi

kind of enforcement we're looking at. In theory, all airline tickets could be through a block chain contract where it would be automatically enforced but we're not there yet.

There are different measures that could be put in place and I think at this point, one step at a time. This might need to be an iterative process. If there are concerns about the CTA, the bill is not necessarily the right place to address them, from my perspective. There may be, but there are other places to address that.

Senator McIntyre: In a criminal trial, when a judge holds a trial with a jury, he is master of the law and the jury is master of the facts. But it seems to me that here the CTA wants to act as judge and jury. They want to do both.

Ms. Pavlovic: I would also caution not to compare criminal and civil matters because they are very different.

Senator McIntyre: I'm just making an example.

Ms. Pavlovic: But I think there may be concerns that the regulator is also the dispute resolution body, and in telecommunications, that's not the case. There's a completely private industry ombudsman, funded by the industry, with a stakeholder board on which I sit to make sure it's independent from the industry. So the dispute resolution is at arm's length. That is one option. But in other jurisdictions in different areas, not necessarily only in airlines, you have both models and both can work.

My concern with CTA is that the volume of complaints based on this bill is going to be huge and they will have to change internal dispute resolution policies to become more effective. But the volume is going to drown them if they continue with the process as it is.

The Chair: Once they decide what should be in the bill of rights, does that then require legislation?

Ms. Pavlovic: No. It will all be in the regulations, which makes it easier to amend. That's a very important point: If it were all in legislation, the amendments would take a long time. In the European Union, they started their amendments to the directive in 2013, and they're not there yet. It's been five years.

Regulations are easier to amend. They're much more agile and can respond better to the market changes.

ressemblera la réglementation et quelles seront les mesures d'application. En théorie, tous les billets d'avion pourraient être émis par l'entremise d'un contrat de chaîne de blocs qui s'appliquerait automatiquement, mais nous n'en sommes pas encore là.

On pourrait mettre en place différentes mesures et je pense qu'à ce moment-ci il faut procéder une étape à la fois. Il pourrait s'agir d'un processus itératif. S'il y a des inquiétudes au sujet de l'OTC, le projet de loi n'est pas nécessairement le bon mécanisme pour les aborder, du moins de mon point de vue. Peut-être, mais il existe d'autres mécanismes pour le faire.

Le sénateur McIntyre : Dans un procès criminel, lorsqu'un juge préside un procès avec jury, il est le maître du droit et le jury est le maître des faits. Ici, il me semble que l'OTC veut être juge et jury. Il veut être les deux.

Mme Pavlovic : J'inviterais à la prudence et à ne pas comparer des affaires criminelles et civiles, parce que ce sont deux choses très différentes.

Le sénateur McIntyre : Je donne tout simplement un exemple.

Mme Pavlovic : Mais je pense que l'on peut s'inquiéter du fait que l'organe de réglementation est en même temps l'organe de règlement des différends et, en télécommunications, ce n'est pas le cas. Il y a un ombudsman de l'industrie qui est complètement privé, financé par l'industrie, doté d'un conseil des parties concernées dont je fais partie pour m'assurer qu'il est indépendant de l'industrie. Donc, le mécanisme de règlement des différends est indépendant. Voilà une option. Cependant, ailleurs, dans d'autres secteurs, pas nécessairement uniquement dans le cas des compagnies aériennes, vous avez les deux modèles et les deux peuvent fonctionner.

Ma préoccupation en ce qui concerne l'OTC, c'est que le nombre de plaintes fondées sur le présent projet de loi va être considérable et que l'OTC devra modifier les politiques internes de règlement des différends pour devenir plus efficace. Par contre, il va être inondé de plaintes s'il continue avec le processus actuel.

Le président : Une fois qu'il décide ce qui devrait figurer dans la déclaration des droits, est-ce qu'il faut alors une loi?

Mme Pavlovic : Non. Tout figurera dans le règlement, ce qui facilitera les modifications. Ce point est très important : si tout se trouvait dans la loi, les modifications prendraient beaucoup de temps. Dans l'Union européenne, ils ont amorcé leurs modifications à la directive en 2013 et ils n'en sont pas encore là. Cela fait cinq ans.

Il est plus facile de modifier des règlements. Ils sont beaucoup plus souples et peuvent mieux réagir aux changements du marché.

The Chair: Senator McIntyre, sorry. Do you have any more to add?

Senator McIntyre: No.

The Chair: Okay, we're done, unless there is someone on second round.

Senator Bovey: May I ask one on this second round?

Thank you for what you said. I'm going to come back to the EU for a moment, if I may. My colleagues have heard me talk about this before: the timing of reimbursement. I'll be honest and say this is a personal case with a family member who is a cyclist. The plane was delayed, reimbursement was to come and he wasn't worried about getting the reimbursement. The bike finally turned up and the baggage finally turned up, but the claim was fairly significant. He applied for the reimbursement.

Three months later, he got a cheque for a third of the money. He then reapplied. Three months later, he got a cheque for the second third. He then reapplied, and three months later, got a cheque for the last third. He happened to be savvy enough to do this and just kept pushing.

My concern is about the traveller who doesn't know to do it and who may not be as savvy and aware to know they had to apply for the second and third rounds.

I'd like you to talk about that time frame and that process, particularly if we get to if point where there's no third party.

Ms. Pavlovic: I will just say that while we look at the European model as an excellent model, in any consumer-related issue, there are always issues of consumers being aware they have rights and actually pursuing redress. So a couple of years ago, the European Consumer Organization polled consumers and found only 30 per cent of consumers know what rights they have when they fly, and of those 30, only 35 per cent actually filed.

Enforcement of consumer rights is always a problem. It really boils down to my immediate area of research — and thank you for asking that question — to actually making informed consumers. A lot of work will have to go into ensuring consumers know what their rights are, because if you don't know what rights you have, you don't even know they've been infringed in the first place. It's then about ensuring the dispute resolution process is accessible and easy for people to file. Then people can make choices whether it's worth their while to do that or not.

Le président : Je suis désolé, sénateur McIntyre. Avez-vous autre chose à ajouter?

Le sénateur McIntyre : Non.

Le président : Parfait, nous avons terminé, à moins que quelqu'un n'intervienne au deuxième tour.

La sénatrice Bovey : Puis-je poser une question au deuxième tour?

Merci de ce que vous avez dit. Je vais revenir à la question de l'UE pendant un instant, si vous me le permettez. Mes collègues m'ont entendue parler de cette question auparavant : le moment du remboursement. Je vais être honnête et dire qu'il s'agit d'une affaire personnelle touchant un membre de la famille qui est cycliste. L'avion a été retardé, le remboursement devait venir et il n'était pas inquiet pour ce qui est de l'obtenir. La bicyclette a fini par arriver, de même que les bagages, mais la réclamation était passablement importante. Il a demandé un remboursement.

Trois mois plus tard, il a obtenu un chèque représentant le tiers de la somme. Il a alors présenté une nouvelle demande. Trois mois plus tard, il a reçu un chèque représentant le deuxième tiers. Il a de nouveau présenté une demande et, trois mois plus tard, il a reçu un chèque représentant le dernier tiers. Il se trouve qu'il est suffisamment perspicace pour faire cela et il a tout simplement continué d'insister.

Ce qui me préoccupe, c'est le voyageur qui ne sait pas quoi faire et qui n'est peut-être pas aussi perspicace et ne sait pas qu'il doit présenter la deuxième et la troisième demandes.

J'aimerais que vous parliez du délai et du processus, surtout s'il n'y a pas de tierce partie.

Mme Pavlovic : J'ajouterai que même si nous considérons le modèle européen comme un excellent modèle, dans toute question reliée aux consommateurs, il y a toujours des consommateurs qui sont conscients qu'ils ont des droits et qui cherchent effectivement à obtenir réparation. Donc, il y a environ deux ans, l'Organisation européenne des consommateurs a mené un sondage auprès des consommateurs et a constaté que seulement 30 p. 100 de ces derniers connaissent leurs droits lorsqu'ils prennent l'avion et que parmi eux, seulement 35 p. 100 ont effectivement déposé une plainte.

L'application des droits des consommateurs pose toujours problème. Cela revient en fin de compte à mon domaine de recherche immédiat — et je vous remercie d'avoir posé la question — d'informer en réalité les consommateurs. Il faudra déployer beaucoup d'effort pour s'assurer que les consommateurs connaissent leurs droits, parce que si vous ne savez pas quels sont vos droits, vous ne savez même pas qu'on y a porté atteinte pour commencer. Il s'agit donc de s'assurer que le mécanisme de règlement des différends est accessible et

From my perspective, if I get to participate in the regulatory process, my biggest contribution will be about how we make informed consumers. I've done a lot of research on that in the telecom area, which is all transferable to this area as well. It will boil down to having information available constantly. In the age of technology, it will be around having an app where you can file a complaint as you're getting off the plane. That would make it much easier.

We need to get there first before we can even look into the enforcement.

The Chair: Thank you, witnesses. If there are no further questions, I'm going to say goodbye to the witnesses.

We will now continue our study of Bill C-49. I would like to welcome Diane Bergeron, Vice President, Engagement and International Affairs, Canadian National Institute for the Blind, who is joined by Thomas Simpson, head of public affairs.

We also have Bob Brown, Transportation Committee Co-Chair, Council of Canadians with Disabilities; and Terrance Green, Transportation Committee Co-Chair, Council of Canadians with Disabilities. And from Air Passenger Rights, we have Dr. Gábor Lukács, Founder and Coordinator.

Thank you for coming to the meeting today. I invite Ms. Bergeron to start her four-minute presentation.

Diane Bergeron, Vice President, Engagement and International Affairs, Canadian National Institute for the Blind: Thank you very much. I appreciate the opportunity to come and speak to you all today. I am the vice-president of engagement and international affairs for CNIB and as the chairman stated, Thomas Simpson, Head of Public Affairs, is here with me today.

CNIB was founded in 1918 to provide services to blinded war vets and also people who were blinded in the Halifax Explosion. For the last 100 years, we have been providing services to help individuals who are blind and partially sighted to be able to navigate their environments and be safe in their own homes through rehabilitation services and through some of our community and peer support programs. Tomorrow night, we are having a big celebration at the War Museum. I hope you will all join us to celebrate our one hundredth birthday.

permet aux gens de porter plainte facilement. Il revient ensuite aux gens de décider si cela en vaut la peine ou non.

De mon point de vue, si je participe au processus de réglementation, ma plus importante contribution sera de déterminer comment nous informons les consommateurs. J'ai effectué beaucoup de recherches à ce sujet dans le domaine des télécommunications, qui se transfèrent toutes dans le présent domaine. Il s'agit, en fait, que l'information soit constamment disponible. À l'ère de la technologie, il suffira d'avoir une application grâce à laquelle vous pourrez porter plainte à votre sortie de l'avion. Cela faciliterait grandement la tâche.

Nous devons d'abord arriver à ce point avant de pouvoir même examiner la question de l'application de la loi.

Le président : Je remercie nos témoins. S'il n'y a pas d'autres questions, je vais excuser les témoins.

Nous allons maintenant poursuivre notre étude du projet de loi C-49. J'aimerais souhaiter la bienvenue à Diane Bergeron, vice-présidente, Mobilisation et Affaires internationales, Institut national canadien pour les aveugles, qui est accompagnée de Thomas Simpson, chef, Affaires publiques.

Nous accueillons également Bob Brown, coprésident du Comité des transports, du Conseil des Canadiens avec déficiences, et Terrance Green, coprésident du Comité des transports, du Conseil des Canadiens avec déficiences. Enfin, de Droits des passagers aériens, nous accueillons Gábor Lukács, fondateur et coordonnateur.

Merci d'être venus aujourd'hui. J'invite Mme Bergeron à nous présenter son exposé de quatre minutes.

Diane Bergeron, vice-présidente, Mobilisation et Affaires internationales, Institut national canadien pour les aveugles : Merci beaucoup. Je suis reconnaissante d'avoir la possibilité de vous adresser la parole aujourd'hui. Je suis la vice-présidente de la mobilisation et des affaires internationales de l'INCA et, comme l'a dit le président, Thomas Simpson, chef des affaires publiques, m'accompagne aujourd'hui.

L'INCA a été fondé en 1918 dans le but d'offrir des services aux anciens combattants aveugles ainsi qu'aux personnes rendues aveugles par suite de l'explosion à Halifax. Depuis 100 ans, nous offrons des services afin d'aider les personnes aveugles ou ayant une vision partielle à se déplacer dans leurs environnements et à être en sécurité dans leurs propres maisons grâce à des services de réadaptation et à certains de nos programmes communautaires et de soutien par les pairs. Demain soir, nous tiendrons une grande célébration au Musée de la guerre. J'espère que vous vous joindrez tous à nous pour souligner notre 100^{e} anniversaire.

In 2012, there was an estimated 750,000 people who indicated they were living with sight limitations. That is a lot of people with sight loss who travel in this country. In fact, I travel several times a year internationally and many times, even in a month, domestically. As a person with sight loss, I face many barriers, and so do many of the people who have varying disabilities.

Many of the people who I know who travel with sight loss face barriers around access to extra space for a guide dog or a service dog on a flight. Trying to fit a dog that is 70 pounds underneath the seat in front of you and still having space for your feet is unsafe and, in my opinion, inhumane.

Another barrier we face when travelling by air is that the call button for the flight attendants is often on the touch screen, completely inaccessible to somebody who can't see that screen. I recently went to Japan and the call button was on the screen. Luckily I had my family members with me but several times a year I travel independently with no one else to help me to access such buttons or even being able to access the screen itself.

This creates so many barriers and there are so many other things that we face on a regular basis when we travel by air and I would be happy to answer any questions about those barriers when you have the time to ask questions.

In the meantime, I would like to ask Thomas to talk to you a little bit about our brief.

Thomas Simpson, Head, Public Affairs, Canadian National Instutute for the Blind: Thank you, Diane. Thank you for highlighting some of the issues Canadians with sight loss face when travelling. CNIB supports the creation of the passenger bill of rights within Bill C-49. However, we recommend that amendments be made to the legislation to include a disability lens. While the legislation aims to provide rights to Canadians when travelling by air, it misses the mark to make strengthened regulations that should be in force for persons with sight loss and for persons with disabilities.

Quickly, CNIB proposes that Bill C-49 be altered to ensure that terms and conditions of airline carriers, as well as recourse made available against an airline carrier, be made in an alternate format. This would include Braille or an accessible electronic or online format.

En 2012, quelque 750 000 personnes ont indiqué vivre avec des limitations visuelles. C'est beaucoup de gens qui ont perdu la vue et qui voyagent dans notre pays. De fait, j'effectue chaque année plusieurs voyages à l'étranger et beaucoup de voyages au pays, même au cours d'un mois. Étant une personne qui a perdu la vue, je suis confrontée à de nombreux obstacles, tout comme de nombreuses personnes qui vivent avec diverses déficiences.

Bien des gens que je connais qui voyagent et qui ont perdu la vue sont confrontés à des obstacles, qu'il s'agisse de l'accès à un espace supplémentaire pour un chien-guide ou un chien d'assistance à bord d'un avion. Essayer de placer un chien de 70 livres sous le siège devant vous et avoir encore suffisamment d'espace pour vos pieds n'est pas sécuritaire et, à mon avis, c'est cruel.

Un autre obstacle auquel nous sommes confrontés lorsque nous prenons l'avion est que le bouton d'appel des membres de l'équipage de cabine se trouve souvent sur l'écran tactile, complètement inaccessible à une personne qui ne peut pas voir cet écran. Je suis récemment allée au Japon et le bouton d'appel se trouvait sur l'écran. Heureusement, j'étais accompagnée par les membres de ma famille, mais plusieurs fois par année, je voyage seule et je n'ai personne pour m'aider à avoir accès à ces boutons ou même à pouvoir accéder à l'écran lui-même.

Cela crée tellement d'obstacles et il y a une multitude d'autres choses auxquelles nous sommes confrontés régulièrement lorsque nous prenons l'avion. Je serai heureuse de répondre à vos questions au sujet de ces obstacles le moment venu.

Entretemps, j'aimerais demander à Thomas de vous dire quelques mots au sujet de notre mémoire.

Thomas Simpson, chef, Affaires publiques, Institut national canadien pour les aveugles : Merci, Diane. Merci d'avoir mis en lumière certains des enjeux auxquels sont confrontés les Canadiens vivant avec une perte de vision lorsqu'ils voyagent. L'INCA appuie la création de la déclaration des droits des passagers aériens dans le projet de loi C-49. Cependant, nous recommandons que des modifications soient apportées au texte législatif de manière à y inclure une perspective des personnes avec des déficiences. Bien que le texte législatif vise à donner des droits aux Canadiens lorsqu'ils voyagent en avion, il ne prévoit pas de règlements renforcés qui seraient en vigueur pour les personnes vivant avec une perte de vision et pour les personnes avec déficiences.

Brièvement, l'INCA propose que le projet de loi C-49 soit modifié de façon à s'assurer que les modalités régissant les transporteurs aériens, de même les recours possibles contre un transporteur aérien, soient présentés dans un média substitut, ce qui comprendrait le braille ou un format en ligne ou électronique accessible.

Additionally, CNIB proposes the addition of subsections to include and provide accommodations for persons with sight loss, specifically with sight loss and disabilities and, for those who use a guide dog, access to information and increased standards for online reservation systems. The recommendations can be found in the briefs provided to you in English and French.

CNIB thanks for your time and we look forward to your questions.

Gábor Lukács, Founder and Coordinator, Air Passenger Rights: Mr. Chair, honourable senators, thank you for the privilege to appear here today.

I am the founder and coordinator of Air Passenger Rights, an independent and non-profit network of volunteers devoted to empowering travellers through education, advocacy, investigation and litigation.

We bring a unique perspective to the committee because we accept no government or business funding and we have no business interest in Bill C-49.

We represent the consumer perspective, the passengers whom we help daily in their struggle to enforce their rights.

Although the government portrayed Bill C-49 as improving passenger rights, this is clearly not the case. The bill seeks to remove or reduce rights that passengers already have.

Imagine this committee being held captive in a metal tube with wings for three hours with scores of other people, with limited or no food or water, possibly clogged toilets, limited fresh air or heat and absolutely no say in the matter.

You would never impose that even on your worst enemies, would you?

Yet that is what the bill seeks to inflict upon Canadians. The bill seeks to double the length of time passengers may be confined to an aircraft without water or food from the current 90 minutes to three hours. This is not only unreasonable but also inhumane.

The current 90-minute rule is binding. An airline that breaks the rule can be fined, as we have seen it happen last year. For nearly 10 years, passengers and airlines were both content with the current 90-minute rule. Please keep the current 90-minute rule and amend the proposed paragraph 86.11(1)(f) to reflect 90 minutes.

De plus, l'INCA propose d'ajouter des dispositions de façon à inclure et prévoir des aménagements pour les personnes vivant avec une perte de vision, en particulier les personnes avec une perte de vision et des déficiences et, dans le cas des personnes qui ont recours à un chien-guide, un accès à des renseignements et des normes plus élevées relativement aux réservations en ligne. Vous trouverez les recommandations dans les mémoires fournis dans les deux langues officielles.

L'INCA vous remercie de votre temps et nous répondrons volontiers à vos questions.

Gábor Lukács, fondateur et coordonnateur, Droits des passagers aériens : Monsieur le président, mesdames et messieurs, je vous remercie du privilège que vous m'accordez de comparaître devant vous aujourd'hui.

Je suis fondateur et coordonnateur de Droits des passagers aériens, un réseau indépendant et à but non lucratif de bénévoles voués à l'émancipation des passagers par l'éducation, la défense des droits, la conduite d'enquêtes et l'initiation de poursuites.

Nous apportons un point de vue unique à votre comité, parce que nous n'acceptons aucun financement du gouvernement ou d'entreprises et que nous n'avons aucun intérêt commercial à l'égard du projet de loi C-49.

Nous représentons le point de vue des consommateurs, les passagers que nous aidons tous les jours à faire respecter leurs droits.

Même si le gouvernement a dépeint le projet de loi C-49 comme une amélioration des droits des passagers, ce n'est manifestement pas le cas. Le projet de loi cherche à supprimer ou réduire les droits dont les passagers jouissent déjà.

Imaginez que votre comité soit tenu en captivité dans un tube de métal doté d'ailes pendant trois heures avec une multitude d'autres personnes, avec peu ou pas de nourriture ou d'eau, des toilettes probablement engorgées, peu d'air neuf ou de chaleur et absolument aucun mot à dire à ce sujet.

Vous n'infligeriez jamais cela à vos pires ennemis, n'est-ce pas?

Pourtant, c'est ce que le projet de loi cherche à infliger aux Canadiens. Il vise à doubler la période pendant laquelle les passagers peuvent être confinés dans un aéronef sans eau ni nourriture, faisant passer la norme actuelle de 90 minutes à trois heures. Cela n'est pas seulement déraisonnable, c'est cruel.

La règle actuelle de 90 minutes est contraignante. Une compagnie aérienne qui contrevient à la règle peut être mise à l'amende, comme nous l'avons vu l'an dernier. Depuis près de 10 ans, les passagers et les compagnies aériennes se disaient satisfaits de la règle actuelle de 90 minutes. Je vous prie de conserver l'actuelle règle de 90 minutes et de modifier l'alinéa 86.11(1)f) proposé pour conserver 90 minutes.

The bill also creates a new category of flight disruptions that are within the airline's control, but nevertheless no compensation is owed to passengers. This category is to include mechanical malfunctions. This is a step backwards. Currently, under the Carriage by Air Act, which incorporates the Montreal Convention, an airline is liable to approximately CAD$8,800 per passenger for delay in transportation. That's a uniform limit for all airlines.

Canadian courts confirmed that maintenance issues do not relieve the airline from liability for delay, and European courts reached the same conclusion. In Europe, airlines are required to pay specific compensation for flight disruptions due to maintenance issues, and yet they have a healthy, competitive market and profitable airlines.

Please, give Canadians the same protection as European passengers. It has been tested, and it works.

Successful public interest complaints bridge the chasm between existing consumer protection laws and the airlines' policies and practices that often blatantly disregard and misrepresent the law to the public.

The Supreme Court of Canada recently confirmed that the law permits such complaints brought in the public interest. This judgment was handed down after the bill's third reading in the House of Commons and second reading in the Senate.

Bill C-49 would reverse the Supreme Court of Canada's ruling by legislation. It would close the door to public interest advocacy and nail it shut by restricting the right to complain to those who are adversely affected.

The proposed restriction, introduced at the request of the airlines, targets air passenger advocacy groups and the efforts of the Council of Canadians with Disabilities.

Please protect public interest advocacy and delete these measures aimed at silencing us from the bill.

In closing, the bill, as currently written, would be an attack on, and greatly erode, the existing hard-fought-for traveller rights. Please be a "sober second thought," and do not let this happen to Canadians.

Please listen to the 100,000 e-mails of Canadians that were sent to you, all asking for the same thing — fairness. Please amend Bill C-49.

Le projet de loi crée également une nouvelle catégorie de perturbations de vols qui relève de la compétence de la compagnie aérienne, mais à l'égard de laquelle aucune indemnisation n'est offerte aux passagers. Cette catégorie comprend les défaillances mécaniques. Il s'agit d'un recul. À l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur le transport aérien, qui incorpore la Convention de Montréal, une compagnie aérienne est tenue de verser environ 8 800 $ CA par passager pour tout retard dans le transport. Il s'agit d'une limite uniforme pour toutes les compagnies aériennes.

Les tribunaux canadiens ont confirmé que les questions d'entretien ne dégagent pas la compagnie aérienne de sa responsabilité en cas de retard. Les tribunaux européens sont d'ailleurs arrivés à la même conclusion. En Europe, les compagnies aériennes sont tenues de verser une indemnisation précise pour les perturbations de vols en raison de problèmes d'entretien; pourtant, le marché est sain et concurrentiel et les compagnies aériennes sont rentables.

S'il vous plaît, donnez aux Canadiens la même protection qui est offerte aux passagers européens. Elle a été mise à l'épreuve et elle fonctionne.

Les plaintes d'intérêt public qui ont été accueillies comblent le fossé entre les lois actuelles sur la protection des consommateurs et les pratiques et politiques des compagnies aériennes qui, souvent, ne tiennent pas compte de la loi et la dénaturent auprès du public.

Récemment, la Cour suprême du Canada a confirmé que la loi permet que de telles plaintes soient déposées dans l'intérêt public. Ce jugement a été rendu après la troisième lecture du projet de loi à la Chambre des communes et la deuxième lecture au Sénat.

Le projet de loi C-49 annulerait la décision de la Cour suprême du Canada par voie législative. Il fermerait la porte à la défense de l'intérêt public et scellerait la question une fois pour toutes en restreignant le droit des personnes lésées de porter plainte.

La restriction proposée, présentée à la demande des compagnies aériennes, cible les groupes de défense des passagers aériens et les efforts du Conseil des Canadiens avec déficiences.

Veuillez protéger la défense de l'intérêt public et éliminer du projet de loi ces mesures visant à nous faire taire.

En terminant, le projet de loi, dans son libellé actuel, constituerait une attaque contre les droits des voyageurs pour lesquels on s'est ardemment battu et les affaiblirait considérablement. S'il vous plaît, faites preuve de « second examen objectif » et ne laissez pas cela arriver aux Canadiens.

Veuillez écouter les 100 000 courriels que des Canadiens vous ont fait parvenir, qui demandent tous la même chose, soit l'équité. Veuillez modifier le projet de loi C-49.

Terrance Green, Transportation Committee Co-Chair, Council of Canadians with Disabilities: On behalf of the Council of Canadians with Disabilities, I first want to thank the committee for giving us the opportunity to speak on behalf of Canadians with disabilities.

The Council of Canadians with Disabilities has been around for more than 40 years. It came together because of transportation issues in Canada and still today is pushing the fact that transportation for Canadians with disabilities is not accessible.

Canadians with disabilities are members of the public, and Canadians with disabilities do believe that we have the same rights as every other citizen in Canada to transportation. Transportation should be accessible so that any Canadian can enjoy all of Canada and the transportation systems to get them there.

We do have some problems with the bill. We do agree with Dr. Lukács and CNIB on many of the things that they have put before you today, specifically the three-hour wait. That is doubling the time airlines can stay on the tarmac, and it can cause severe problems for persons with disabilities.

We did outline, in our submission to you, some of the issues that can occur when people with disabilities are stuck in a seat for three hours and have no opportunity of getting to the washroom, et cetera.

We also believe that the right of organizations like the Council of Canadians with Disabilities to bring issues before the CTA in light of public interest is a valuable aspect to keep in the bill, and Bill C-49 takes that away. It is our position that this committee cannot allow the bill to do that.

CCD has brought court challenges respecting transportation issues after going through the CTA process, and transportation is changing in a positive way as a result of the interaction of CCD.

CCD is also putting forward the position that this bill should give enhanced powers or authority to CTA. Right now, the complaint process deals with one complaint, one airline usually, and it is not systemic. The complaint does not deal with the issue from a systemic basis. The CTA may be able to fix the problem with one airline, but all of the other airlines are still allowed to practise discriminatory practices. That has to stop. It has been 40 years that Canadians with disabilities have put up with that. This committee has the opportunity now to make the difference and change it.

Terrance Green, coprésident du Comité des transports, Conseil des Canadiens avec déficiences : Au nom du Conseil des Canadiens avec déficiences, je tiens d'abord à remercier le comité de nous donner la possibilité de vous adresser la parole au nom des Canadiens avec déficiences.

Le Conseil des Canadiens avec déficiences existe depuis plus de 40 ans. Il a été créé en raison de problèmes de transport au Canada et il continue de faire valoir encore aujourd'hui le fait que le transport pour les Canadiens avec déficiences n'est pas accessible.

Les Canadiens avec déficiences sont des membres du public et les Canadiens avec déficiences sont convaincus que nous avons les mêmes droits que n'importe quel autre citoyen au Canada en matière de transport. Le transport devrait être accessible afin que tous les Canadiens puissent profiter de l'ensemble du pays et des systèmes de transport pour les y amener.

Le projet de loi nous pose effectivement des problèmes. Nous sommes d'accord avec M. Lukács et l'INCA sur bon nombre des points qu'ils vous ont présentés aujourd'hui, plus précisément l'attente de trois heures. Cela double le temps que les compagnies aériennes peuvent rester sur l'aire de trafic, ce qui peut occasionner de graves problèmes aux personnes avec déficiences.

Dans le mémoire que nous vous avons fait parvenir, nous avons exposé certains des problèmes qui peuvent survenir lorsque des personnes avec des déficiences sont coincées dans un siège pendant trois heures et n'ont aucune possibilité de se rendre aux toilettes, et cetera.

Nous croyons également que le droit d'organismes tels que le Conseil des Canadiens avec déficiences de saisir l'Office des transports du Canada de points en litige sous l'angle de l'intérêt public constitue un volet précieux à conserver dans le projet de loi, mais le projet de loi C-49 le retire. Nous sommes d'avis que le comité ne doit pas permettre que le projet de loi fasse disparaître ce droit.

Le Conseil des Canadiens avec déficiences s'est adressé aux tribunaux concernant des problèmes dans le secteur des transports, après avoir suivi le processus prévu par l'office, et la situation s'améliore depuis.

Le Conseil des Canadiens avec déficiences émet aussi l'opinion que le projet de loi à l'étude doit renforcer les pouvoirs ou la compétence de l'Office des transports du Canada. Actuellement, le processus de traitement des plaintes vise une plainte en particulier, une compagnie aérienne le plus souvent, et non le système dans son ensemble. La plainte ne traite pas le problème d'un point de vue systémique. L'Office des transports du Canada peut réussir à régler un problème avec une compagnie aérienne, mais toutes les autres compagnies peuvent continuer de se livrer à des pratiques discriminatoires. La situation a assez duré. Ça fait 40 ans que les Canadiens avec déficiences

Last is the fact the Supreme Court has made the decision that issues dealing with transportation go to the CTA. This removes the right of Canadians with disabilities who have a transportation issue to take them to the Canadian Human Rights Commission, as an example. Therefore, many of the remedies available through the Canadian Human Rights Commission are not available in the Canadian Transportation Agency, and this committee has the opportunity to correct that so all remedies that are available to any other member of the public can be available to persons with transportation issues as well.

I am going to give Bob Brown the opportunity to add anything. I think we still have about a minute and a half left. Bob?

Bob Brown, Transportation Committee Co-Chair, Council of Canadians with Disabilities: I think Terry covered most of the areas we did want to talk about, especially the rights or the power of the agency to award costs and damages which is not available at the moment. The Human Rights Commission does have that authority. The previous speaker, in the previous group, talked about mobility aids being able to travel. This is more talking specifics on the regulations, but it should be known. It says a suitable replacement if a mobility aid is lost or damaged. That doesn't exist. It's kind of like, if your suit doesn't show up, here is another suit. It may or may not fit. These are very custom-made and built seating and orthotics for individuals.

There is a case going on I shouldn't speak to, but, anyway, there is an issue about a person developing pressure sores and things like that and ending up in hospital. What about those kind of damages? Under the present regime, there is no recourse for, as Terry mentioned, damages other than just replacing the chair.

Under the Montreal Convention, there is some argument about whether it's baggage. We would like to contend that a mobility aid is an extension of the person. It's not baggage. It is like your legs; it's an integral part of the person. That needs to be remembered.

I think our time is just about up.

Mr. Green: Bob started to identify some examples. I'm going to add to that a bit. You notice that I have a guide dog with me. I do travel frequently. I am slightly retired now, but, when I travel, I have to take everything for my guide dog with me. His food, any medicines that he is receiving, everything. That more than doubles the weight in my baggage. That puts me in the category

supportent la chose. Votre comité a l'occasion de changer les choses.

Pour terminer, il y a le fait que la Cour suprême a statué que les plaintes dans le domaine du transport aboutissent à l'Office des transports du Canada. Les Canadiens avec déficiences perdent ainsi le droit d'adresser leurs plaintes à la Commission canadienne des droits de la personne, par exemple. Par conséquent, un grand nombre des recours possibles auprès de la Commission canadienne des droits de la personne ne sont pas offerts par l'Office des transports du Canada, et votre comité a l'occasion de corriger la situation de sorte que tous les recours à la disposition de tous les autres membres de la population soient également offerts aux personnes pour qui voyager pose des difficultés.

Je vais donner à Bob Brown l'occasion de s'exprimer. Je pense qu'il nous reste environ une minute et demie. Je te laisse le micro, Bob.

Bob Brown, coprésident du Comité des transports, Conseil des Canadiens avec déficiences : Je crois que Terry a parlé de la plupart des points que nous voulions soulever, en particulier les droits ou le pouvoir de l'office de condamner à payer dépens et dommages, ce qui n'est pas possible en ce moment. La Commission canadienne des droits de la personne jouit de cette compétence. L'intervenant précédent, dans le groupe précédent, a parlé de la capacité de voyager avec les aides à la mobilité. C'est entrer dans les détails du règlement, mais il faut le savoir. Le règlement oblige à fournir une aide de remplacement convenable en cas de perte ou de dommages au cours d'un vol. C'est chose impossible. C'est comme offrir un nouveau complet qui n'est pas nécessairement de la bonne taille. Ces sièges et orthèses sont fabriqués sur mesure et adaptés à la personne qui les utilise.

Il y a une affaire en cours que je ne devrais pas commenter, mais peu import; il est question d'une personne dont les escarres de décubitus et autres choses du genre le conduisent à l'hôpital. Que fait-on pour ce genre de dommages? Sous le régime actuel, il n'y a rien à faire, il n'y a aucun recours possible, comme l'a mentionné Terry, si ce n'est de remplacer la chaise roulante.

Selon la Convention de Montréal, on peut se demander s'il s'agit d'un bagage. Nous souhaiterions prétendre qu'une aide à la mobilité est un prolongement de la personne. Ce n'est pas un bagage. Ce sont des jambes, elle est une partie intégrante de la personne. Il ne faut pas oublier cela.

Je pense qu'il ne reste plus de temps à ma disposition.

M. Green : Bob a commencé à donner des exemples. Je vais en rajouter un peu. Vous remarquez qu'un chien-guide m'accompagne. Je voyage souvent. J'ai réduit mes activités professionnelles, mais quand je voyage, je dois apporter tout ce dont a besoin mon chien-guide, soit sa nourriture, les médicaments qu'il doit prendre, tout. Le poids de mes valises

where I have to pay often unusually high rates just to have my bag carried on the aircraft.

In January, there was a person who travelled from Ottawa to Florida for a vacation. Their son actually bought a week's vacation for her and her husband, and she is in a wheelchair. She flies to Florida. When she gets there, her wheelchair is not there. Out of the seven days that she was to be in Florida, she spent four of them in the hotel room not able to go anywhere until the hotel was able to find a wheelchair she was able to get around in.

The airlines took no responsibility whatsoever, but, when she arrived back in Ottawa, she found her wheelchair — luckily — in the group of wheelchairs the airlines had for passengers coming in and requiring a wheelchair.

Just last Tuesday, in fact, I was travelling back from Vancouver. I got to the ticket counter. My wife was with me. The ticket agent dealt with my wife. Then she says, "And does he have a passport?" There is a matter of each passenger being entitled to dignity. If she asked me, I would have given her my passport, but it's an assault to dignity not to recognize a person. This, I thought, was dealt with years ago with the airline industry and sensitivity training, which I was involved in giving the airline industry, but it's still out there. These things have to change.

You have the opportunity to change it. Those are our comments from the Council of Canadians with Disabilities.

Senator McIntyre: Thank you all for your presentations. My question is directed to Mr. Lukács. As I understand your presentation, and in reading the material that was given to us, it seems your position is not to punish airlines for their normal business. That is not your goal. The goal is to punish airlines that fail to abide by the rules, and when rules are broken and passengers are victimized, and are not receiving compensation or proper compensation, legal action in the civil courts is the only recourse.

In the civil courts, a lawyer has to prove two things: liability and damages. On the issue of damages, he'll be seeking special damages, general damages and costs, which can be huge.

On the issue of costs, would you go so far as recommending solicitor-client costs?

Mr. Lukács: First, I agree with the statement that airlines should not be punished for things beyond their control. If a flight is cancelled or delayed due to a snowstorm, we would never advocate for an airline to face a consequence. The problems we

double. Je me retrouve dans la catégorie des voyageurs qui doivent débourser souvent des sommes ridiculement élevées pour emporter leur bagage à main à bord de l'aéronef.

En janvier, une personne d'Ottawa se rendait par avion en Floride pour des vacances. Le fils du couple leur avait offert une semaine de vacances. La mère se déplace en chaise roulante. Elle prend l'avion, mais, à son arrivée en Floride, sa chaise roulante a disparu. Des sept jours qu'elle a passés en Floride, il en a fallu quatre à l'hôtel pour lui trouver une chaise roulante lui permettant de se déplacer.

La compagnie aérienne n'a assumé aucune responsabilité. À son retour, elle a retrouvé sa chaise roulante, heureusement, parmi les chaises roulantes utilisées par la compagnie pour accommoder les voyageurs qui demandaient une chaise roulante à leur arrivée.

Mardi dernier, en fait, je rentrais de Vancouver. Je me rends au comptoir de vente des billets. Ma conjointe est à mes côtés. La préposée s'adresse à ma conjointe pour savoir si j'ai un passeport. C'est une question de dignité et tout voyageur y a droit. Si elle m'avait posé la question, je lui aurais remis mon passeport, mais c'est porter atteinte à la dignité humaine que de ne pas prendre acte de la présence d'une personne. Je croyais que l'industrie aérienne et les cours de sensibilisation, une formation que j'avais moi-même organisée, avaient fait disparaître ce comportement depuis longtemps, mais ce n'est pas le cas. Ces attitudes doivent changer.

Vous avez l'occasion de changer la situation. Ce sont là les commentaires du Conseil des Canadiens avec déficiences.

Le sénateur McIntyre : Je vous remercie tous pour vos exposés. J'adresse ma question à M. Lukács. Si j'ai bien compris la nature de votre exposé et après avoir lu la documentation qui nous a été distribuée, je dirais que la position que vous adoptez ne vise pas à punir les compagnies aériennes de leurs activités courantes. Ce n'est pas votre intention. L'objectif recherché est de punir les compagnies aériennes qui ne suivent pas les règles; quand les règles ne sont pas respectées et que les voyageurs qui en sont les victimes sont peu ou pas indemnisés, l'action en justice au civil est le seul recours possible.

Au civil, l'avocat doit prouver deux choses, soit la responsabilité et les dommages. En ce qui concerne les dommages, il demandera des dommages-intérêts particuliers, des dommages-intérêts généraux et les dépens, lesquels peuvent être énormes.

En ce qui concerne les dépens, est-ce que vous iriez jusqu'à demander le paiement des frais entre procureur et client?

M. Lukács : Premièrement, je conviens que les compagnies aériennes ne doivent pas être punies de circonstances indépendantes de leur volonté. Face à l'annulation ou au retard d'un vol en raison d'une tempête de neige, nous ne

are talking about are those airlines who blatantly mislead the public about the public's rights and where they don't obey by the law which already exist in law books.

Access to justice is a serious issue. A mandatory solicitor-client cost against airlines that have failed to follow the rules and, as a result, the passengers have no choice but to take the airline to court, would be a very good step forward and strong consumer protection measure.

Senator McIntyre: Would you propose mandatory compensation and fines for violation of passengers' rights?

Mr. Lukács: Yes, that would also be a step forward. Currently, under section 180 of the Canada Transportation Act, the Canadian Transportation Agency's enforcement officer may issue a notice of violation unless, as you see in the statistics, they have not been using that power. In fact, until November 2017, we are not aware of even a single case where the agency issued a notice of violation for an airline breaking the rules with respect to passenger rights.

Senator McIntyre: From what I can see, the main problem is lack of enforcement.

Mr. Lukács: That is correct.

Senator McIntyre: Bill C-49 does not address the key issue of lack of enforcement of the rights of passengers.

Mr. Lukács: That's one of the key issues, absolutely. I agree with that statement. Actually, Bill C-49 entrusts the fox with guarding the hen house. The Canadian Transportation Agency is known for its close relationship with the airlines. Documents revealed through court proceedings show that even during the Air Transat inquiry, the Canadian Transportation Agency tipped off Air Transat about the inquiry and the upcoming fine confidentially before the public knew about it. After that, on the same day that they issued the fine, they also waived the fine.

Senator McIntyre: There is a problem with regulations.

Mr. Lukács: There is. We have here a regulatory capture problem. We have a Canadian body which is supposed to be acting in the public interest which has been criticized by the courts and by civil liberties organizations and which does not act in the public interest but acts in the private interest of airlines.

recommanderions jamais qu'une compagnie aérienne en subisse les conséquences. La discussion porte sur les compagnies aériennes qui trompent la clientèle de façon éhontée quant aux droits des voyageurs et qui n'obéissent pas à la loi déjà en vigueur.

L'accès à la justice, c'est un enjeu sérieux. Des dépens procureur-client obligatoires aux compagnies aériennes qui n'ont pas suivi les règles et, par conséquent, les voyageurs n'ont pas d'autres choix que de poursuivre la compagnie aérienne en justices, voilà ce qui représenterait un très grand pas dans la bonne direction et une solide mesure de protection des consommateurs.

Le sénateur McIntyre : Est-ce que vous suggéreriez une compensation obligatoire et des amendes pour violation des droits des voyageurs?

M. Lukács : Oui, ce serait aussi un pas vers l'avant. À l'heure actuelle, en vertu de l'article 180 de la Loi sur les transports au Canada, l'agent verbalisateur de l'Office des transports du Canada peut dresser un procès-verbal qu'il fait notifier au contrevenant, à moins que, comme le montrent les données statistiques, ce pouvoir n'ait pas été exercé. En fait, jusqu'en novembre 2017, nous ne connaissons pas un seul cas où l'office a verbalisé une compagnie aérienne pour avoir violé les règles visant les droits des passagers.

Le sénateur McIntyre : À ce que je vois, le principal problème, c'est l'absence de mesures d'exécution.

M. Lukács : C'est exact.

Le sénateur McIntyre : Le projet de loi C-49 ne traite pas du problème majeur d'absence d'application des droits des passagers.

M. Lukács : C'est l'un des gros problèmes, en effet. Je suis d'accord. En fait, le projet de loi confie le poulailler au renard. Les liens étroits de l'Office des transports du Canada avec les compagnies aériennes sont bien connus. Des documents divulgués au procès révèlent que, même pendant l'enquête sur Air Transat, l'Office des transports du Canada avait prévenu cette dernière, en toute confidence, de l'évolution de l'enquête et de l'amende qu'on lui infligerait, avant même que la population ne le sache. Après cela, le jour même où le montant de l'amende était fixé, l'office y renonçait.

Le sénateur McIntyre : Le règlement pose problème.

M. Lukács : En effet. Nous avons ici un problème d'appropriation de la réglementation. Nous sommes en présence d'un organisme canadien qui est censé défendre l'intérêt public, qui a été critiqué par la magistrature et par les organisations de défense des libertés civiles et qui n'agit pas dans l'intérêt public mais pour des intérêts privés dans le secteur de l'aviation.

The Chair: Should there be a separate section under the rights given to passengers for people with disabilities?

Mr. Lukács: Absolutely. We strongly support the rights of passengers with disabilities. We wholeheartedly agree with what we have heard here in relation to that. In my submissions to the House of Commons committee, my comments were that the bill as it stands leaves passengers with disabilities, figuratively speaking, on the side of the tarmac.

The Chair: Yes. I know Ms. Bergeron had a meeting with me. She had given me some of the information about how difficult it is with a seeing eye dog and some of the problems. These are all very unique and interesting issues that should be addressed. It seems to me in a civilized society, they would be rather important. You would recommend a separate section under the same sort of bill of rights, or whatever we call it, for passengers?

Mr. Lukács: I would first recommend the actual rights be set out in the primary legislation. It should not be delegated to the Canadian Transportation Agency. However, within the proposed framework we have already, I would consider an amendment to further protect the rights of passengers with disabilities, which include seeing eye dogs, large passengers and the one person, one fare rule and a number of other issues important to passengers with disabilities. This would be the bare minimum, as a civilized society, we should do in the 21st century.

The Chair: You would disagree then with Ms. Pavlovic who said it's proper that the CTC, the Canadian Transportation Commission, would actually do the regulations and that it would be problematic if it was in legislation because it would be difficult to change? I thought that was a pretty good argument but maybe you can help me out of it.

Mr. Lukács: Sure. Ms. Pavlovic's experience and the research is primarily based on telecommunications. The CRTC has done a great job. The Canadian Transportation Agency used to do a reasonably good job until approximately 2013, when a former airline lobbyist was appointed to be a vice-chair. The Canadian Transportation Agency of 2018, I wouldn't trust with a cup of water. They are not acting in the public interest. With respect to this bill, we have evidence, namely, court affidavits, that show they have already consulted about what should be in the regulations, although the bill has never passed and there has not been public consultation. They did the consultation just with the airlines.

In a perfect world — that is, if we had an impartial regulator — it could be a regulation. But when we look at the European experience, they do have it in primary legislation.

Le président : Faut-il inclure un article distinct sur les personnes handicapées, dans la partie qui énonce les droits des passagers?

M. Lukács : Tout à fait. Nous soutenons fermement les droits des passagers avec déficiences. Nous sommes entièrement d'accord avec ce qui a été dit ici sur le sujet. Dans mes exposés devant le comité de la Chambre des communes, j'ai fait la remarque que le projet de loi, dans sa version actuelle, laisse les passagers handicapés sur le bord de la piste, pour ainsi dire.

Le président : Oui, j'ai rencontré Mme Bergeron. Elle m'avait transmise un peu d'information sur la difficulté de se déplacer avec un chien d'aveugle et sur la nature des problèmes. Tous ces enjeux sont très particuliers et intéressants, et on devrait y regarder de plus près. À mon avis, dans un monde civilisé, ils seraient plutôt importants. Vous recommandez un article à part dans le même genre de déclaration des droits, ou peu importe l'appellation, concernant les passagers?

M. Lukács : Ma première recommandation serait de présenter leurs droits effectifs dans la loi adoptée au Parlement. La tâche ne saurait être confiée à l'Office des transports du Canada. Cependant, dans le contexte déjà défini, j'aimerais ajouter un amendement qui protégerait encore plus les droits des personnes handicapées, notamment les chiens d'aveugle, les passagers de forte taille, la règle une personne, un tarif, et diverses autres questions importantes du point de vue des personnes handicapées. Ces éléments formeraient le strict minimum que nous devrions réaliser, en tant que société évoluée, au XXI^{e} siècle.

Le président : Vous n'êtes donc pas d'accord avec Mme Pavlovic quand elle dit qu'il serait convenable que la CTC, la Commission canadienne des transports, s'occupe bel et bien de la réglementation, car l'inscrire dans la loi poserait un problème du fait qu'il serait difficile d'y apporter des modifications? Je pense que son argument est valable, mais vous pouvez peut-être me convaincre du contraire.

M. Lukács : Bien sûr. L'expérience et les recherches de Mme Pavlovic sont essentiellement dans le domaine des télécommunications. Le CRTC fait un travail fantastique. L'Office des transports du Canada était relativement bon avant 2013 à peu près, soit avant que l'on nomme un ancien lobbyiste des compagnies aériennes à la vice-présidence de l'organisation. Je ne confierais pas un verre d'eau à l'Office des transports du Canada de 2018. Il n'agit pas dans l'intérêt public. Par rapport au projet de loi, nous avons la preuve, à savoir des déclarations sous serment, qu'il a déjà consulté sur ce que devrait être la teneur du règlement, même si le projet de loi n'a jamais été adopté et qu'il n'y a pas eu de consultations publiques. Il a seulement consulté les compagnies aériennes.

Dans un monde parfait, c'est-à-dire si l'organisme de réglementation était impartial, ça pourrait être un règlement. Pourtant, en Europe, c'est une loi fondamentale. C'est une des

That's one of the reasons it works. It makes sure it cannot be quickly changed at the whim of a different regulator, but takes a lengthier process and creates stability. In Europe, they created a strong and functional system which helps not only airlines, in the sense of enforcing uniform standard, but also passengers, because they get to their destination fast.

Senator Bovey: I'm going to carry on in this line of discussion. You have asked some of my questions, but I want to come back to legislation versus regulation. I think I'm sitting on the fence. What I have heard today is very compelling. I agree there are issues that need to be dealt with.

How will adding too much detail in the bill hamper this, three or five years down the road, when it's determined that the detail perhaps was wrong? I hear what you're saying about the CTA and it having gone off the path. Should we be burying or putting a lot of detail in the bill because the current composition of a regulatory body isn't appropriate, or should we be looking at ensuring the regulatory body collectively is up to the job that has to be done? How would that change what you feel the amendment should be?

Mr. Lukács: I certainly understand your concern. There could be a compromise where more details are put in the bill, for example, some basic definitions, some basic amounts the regulator can then modify upwards.

The concern I have is the lack of accountability with the Canadian Transportation Agency. It allows elected officials to say it wasn't us, no. It was the arms-length body. So even if the regulations were made by the minister and not by the Canadian Transportation Agency, it would be a step forward, because that way we do know there is a person who is accountable, namely, an elected official, an elected representative who, if Canadians disagree with the regulations, can be voted out of office. With the Canadian Transportation Agency, we cannot vote them out of the office.

Senator Bovey: This is a big bill, right? Many people have referred to it as a transportation omnibus bill. We have heard from farmers. We have heard from grain producers. I happen to be from the West, so we have heard about the urgency to get this bill through. I'm not questioning what amendments you want in the bill. I'm trying to be practical in terms of time.

If this bill is going to meet the needs of the grain farmers when they are planting their crops in the next, we hope, month or two — and there are a lot of amendments — what's more important to you?

raisons pour laquelle ça marche. On s'assure ainsi qu'elle ne pourra pas être changée facilement, sur un coup de tête d'un nouvel organisme de contrôle, et on entame un long processus qui crée de la stabilité. En Europe, ils ont conçu un système solide et fonctionnel qui aide non seulement les compagnies aériennes, de sorte que la norme appliquée est la même partout, mais également les passagers, qui arrivent rapidement à destination.

La sénatrice Bovey : Je continue sur le même sujet. Vous avez posé une partie de mes questions, mais je veux revenir sur l'alternative loi ou règlement. Je pense que mon idée n'est pas faite. Les témoignages du jour sont d'un grand intérêt. Je conviens qu'il y a des problèmes à régler.

Pourquoi trop de détails gêneraient dans trois à cinq ans, quand on se rendrait compte que l'information était peut-être fausse? Je veux bien vous croire quand vous dites que l'Office des transports du Canada est sorti du droit chemin. Devons-nous noyer le projet de loi dans les détails ou abonder dans les détails parce que la composition actuelle d'un organisme de réglementation n'est pas idéale, ou devons-nous faire le nécessaire pour que l'organisme de réglementation, collectivement, soit à la hauteur du travail qui l'attend? Est-ce que ça vous ferait changer d'avis sur les amendements à apporter?

M. Lukács : Je comprends ce qui vous inquiète. On pourrait en venir à un compromis en vertu duquel des détails seraient ajoutés au projet de loi, des définitions générales ou des montants de base, par exemple, que l'organisme de réglementation pourrait ultérieurement modifier à la hausse.

Ce qui m'inquiète, c'est l'absence d'obligation de rendre compte de la part de l'Office des transports du Canada. Cela permet aux représentants élus de clamer leur innocence et de tout mettre sur le dos de l'office. Donc, peu importe que la réglementation soit le fait du ministre ou de l'Office des transports du Canada, on aura avancé, puisque nous saurons qui doit rendre des comptes, à savoir un représentant élu, un député, qui ne sera pas réélu si les Canadiens ne sont pas d'accord avec la réglementation. Les membres de l'Office des transports du Canada ne sont pas élus à leurs postes.

La sénatrice Bovey : C'est un gros projet de loi, n'est-ce pas? Beaucoup de gens l'ont qualifié de projet de loi omnibus sur les transports. Nous avons entendu les agriculteurs. Nous avons entendu les producteurs de céréales. Je viens de l'Ouest, où on attend avec impatience que ce projet de loi soit adopté. Je ne remets pas en question les amendements que vous souhaitez, mais je cherche un moyen concret d'accélérer les choses.

Si ce projet de loi veut combler les besoins des producteurs de céréales au moment des cultures, dans un mois ou deux, espérons-le, il faut étudier les amendements, et il y en a beaucoup, alors qu'est-ce qui est le plus important?

Is it the timing of getting the bill through or taking the time to get everything in it? Or is there a compromise of the recommendations that you've collectively put forward? What's the one priority?

Mr. Lukács: I would say the fact that this is an omnibus bill is a problem. I'm personally also concerned about farmers' interests, who by the way also expressed concern about the Canada Transportation Act's lack of impartiality. We share many of those concerns.

With respect to farmers, they need emergency measures. They need help today but that doesn't mean we should sacrifice the rights of passengers and rush this. In my respectful opinion, we should get it right the first time. If that means we take another six months or a year, it would be preferable. Even if those sections were excised from this bill as it currently stands, studied by this committee and this committee was doing more consultations with the Canadian public, which has not happened so far, it would be preferable than just rushing it through.

If there is a desire to rush it through, I provided 10 amendments that are simple, straightforward and can be done without upsetting the whole bill. That would be the second preference.

Senator Bovey: Thank you.

Senator Galvez: Thank you very much. I think you were right in that maybe we don't consult the public enough and we have only our experiences. What I heard today worries me a lot.

I'm a professor, a scientist, so I'm considered a geek and an introvert. I have travelled around the world. I never got any miles or points. I've never used any of this. But I realize when I lose a plane not because of me but because of the airline, I have a plan B and a plan C because I'm insured in so many ways that I can always find my way and I won't pay; my insurance will pay.

But I worry that the common person doesn't have plan B, plan C or plan D and the common person doesn't know how to argue or to get their way around and they need a representative. In this case, your associations and groups. I worry this bill is cutting you off. It really worries me because there are so many occasions in which people with disabilities, young people who travel, older people have problems and people with lower education who don't know their rights.

As Senator Bovey was saying, there's a long list of amendments and we have Minister Garneau very worried, and he's ahead of you by saying to these amendments, "I have these

Les impératifs du calendrier ou ceux du contenu? Y a-t-il un juste milieu dans les recommandations que vous avez formulées tous ensemble? Quelle est la grande priorité?

M. Lukács : J'admets que le fait qu'il s'agisse d'un projet de loi omnibus me dérange. Les intérêts des agriculteurs me tiennent à cœur, à moi aussi, et je vous ferai remarquer qu'eux aussi doutent de la neutralité de la Loi sur les transports au Canada. Nous partageons bon nombre de ces préoccupations.

En ce qui concerne les agriculteurs, il faut des mesures d'urgence. C'est tout de suite qu'ils ont besoin d'aide, mais ça ne veut pas dire que nous devons sacrifier les droits des passagers à l'urgence d'agir. À mon humble avis, nous devons bien faire les choses dès le départ. S'il faut six mois ou une année de plus pour y arriver, ce serait préférable. Si cela doit se traduire par une extraction des articles concernés du projet de loi dans sa forme actuelle, leur examen en comité et l'organisation d'une consultation auprès de la population canadienne, ce qui n'a pas été fait, ce serait mieux que de simplement les adopter en vitesse.

Si on veut le faire adopter à toute vapeur, j'ai suggéré 10 amendements qui sont simples, faciles à apporter et sans incidence sur le reste du projet de loi. C'est mon second choix.

La sénatrice Bovey : Je vous remercie.

La sénatrice Galvez : Merci beaucoup. Je crois que vous aviez raison de dire que nous ne consultons peut-être pas suffisamment le public et que nous n'avons que nos expériences personnelles à contribuer. Ce que j'ai entendu aujourd'hui m'inquiète beaucoup.

Je suis professeure et scientifique, donc je suis considérée comme une *geek* et une introvertie. J'ai parcouru le monde. Je n'ai jamais cumulé de milles aériens ni de points de voyage. Je n'ai jamais utilisé cela pour voyager. Par ailleurs, je me rends compte qu'un vol manqué, non par ma faute, mais celle de la compagnie aérienne, me fait activer une ou deux autres options parce que j'ai de multiples assurances qui me sortent de toutes sortes de situations, sans frais, car la compagnie d'assurance paie.

Malheureusement, le commun des mortels n'a pas l'embarras du choix; il ne sait pas argumenter ni contourner un problème, et il a besoin d'un représentant, soit, dans le cas présent, vos associations et groupes. Je crains que ce projet de loi ne vous isole. Cela m'inquiète vraiment parce qu'il y a tellement de situations dans lesquelles les personnes handicapées, les jeunes voyageurs, les personnes âgées avec des problèmes et les personnes peu scolarisées ne connaissent pas leurs droits.

Comme l'a dit la sénatrice Bovey, il y a une longue liste d'amendements et cela préoccupe beaucoup le ministre Garneau; il prend les devants et réagit à ces amendements en affirmant

answers." So in your case, they are saying there are not enough cases to justify your presence or your input. Can you please give us a sense of the number of cases you deal with and the type of cases and how you are useful?

Mr. Lukács: Thank you for the question. We have a Facebook group of over 7,000 members where we help passengers daily with just getting around with the airlines, how to file a claim, how to focus their claim. What this bill targets, indeed public interest advocacy to silence us, with respect to us taking systemic complaints to the Canada Transportation Agency. I would like to give you a simple example which demonstrates why just having a law in place is not enough.

My first complaint, how it all started, was that in 2008 Air Canada had those big signs next to its lost baggage counters saying they're not responsible for damage to the handles, wheels, almost nothing that they would be responsible for under the law. This was illegal. This was against the law. It was against the Carriage by Air Act, which incorporates the Montreal Convention. The law was present and the airlines were deliberately, knowingly disregarding it, even though the Montreal Convention was right in their own tariff.

I brought a complaint and ordered the airlines to change their practices and remove those misleading signs. So having just the laws in place is not enough. It will not actually result in compliance. It will not result in the airlines following the law and actually carrying out the spirit of the law in its day-to-day operations. We still see situations, even after many years, where an airline would put something into its tariff but not implement it in practice. Just think of the Air Transat tarmac delay case and the 90-minute rule that they have to let passengers off after 90 minutes. It was in their tariff. That's the reason Air Transat was eventually fined.

As we heard from the inquiry, the crew weren't trained about that; they didn't know they had this obligation. This is what characterizes the whole industry. The obligations exist on paper and very much reminds one of anti-democratic societies where, of course, you have rights on paper, but in practice you cannot exercise them.

It comes back to what Senator Bovey mentioned with the relative and the bicycle where airlines will give you some money in hopes that you will go away.

The Chair: Is that because of training?

avoir les réponses. Donc, dans votre cas, ils affirment qu'il n'y a pas assez de cas pour justifier votre présence ou votre participation. Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de dossiers que vous avez sous la main, de la nature de ces dossiers et de ce à quoi vous servez?

M. Lukács : Merci de me poser la question. Nous avons un groupe Facebook de plus de 7 000 membres où nous aidons quotidiennement des passagers à traiter avec les compagnies aériennes, à faire une réclamation, à articuler leur revendication. Ce que cherche à faire ce projet de loi, c'est d'invoquer la défense de l'intérêt public pour nous faire taire, relativement à nos plaintes systémiques auprès de l'Office des transports du Canada. J'aimerais vous donner un exemple simple qui montre pourquoi il ne suffit pas d'avoir une loi en place.

Ma première plainte, quand tout cela a commencé, c'est en 2008, alors que Air Canada avait ces gros panneaux situés à côté de ses comptoirs pour les bagages égarés, où on pouvait lire que la compagnie n'était pas responsable des dommages causés aux poignées, aux roues et qu'elle ne pouvait être tenue responsable que dans très peu de circonstances, selon la loi. Une telle déclaration est illégale. C'est contraire à la loi. Elle contrevient à la Loi sur le transport aérien, qui englobe la Convention de Montréal. La loi était visible et les compagnies aériennes l'ignoraient délibérément, même si la Convention de Montréal était écrite sur leur propre grille tarifaire.

J'ai déposé une plainte et j'ai ordonné aux compagnies aériennes de changer leurs pratiques et d'enlever ces panneaux trompeurs. Il ne suffit donc pas d'avoir des lois. Elles ne seront pas forcément respectées. Les compagnies aériennes ne respecteront pas la loi et l'esprit de la loi dans leurs activités quotidiennes. Même après de nombreuses années, nous voyons encore des situations dans lesquelles une compagnie aérienne inscrit quelque chose dans son tarif, mais ne le met pas en pratique. Prenez l'affaire du retard sur l'aire de trafic d'Air Transat et la règle des 90 minutes selon laquelle on doit laisser partir les passagers après 90 minutes. C'était dans leur tarif. C'est la raison pour laquelle Air Transat a fini par recevoir des amendes.

Comme nous l'a appris l'enquête, l'équipage n'a pas reçu de formation à ce sujet, il ne savait pas qu'il avait cette obligation. C'est ce qui caractérise l'ensemble de ce secteur. Les obligations existent sur papier. Cela nous rappelle fortement ces sociétés non démocratiques dans lesquelles, bien sûr, vous avez des droits sur papier, mais, dans la pratique, vous ne pouvez pas les exercer.

Cela revient à ce que le sénateur Bovey a dit au sujet de son parent et de la bicyclette, lorsque les compagnies aériennes vous donnent de l'argent dans l'espoir que vous abandonnerez.

Le président : Est-ce à cause de la formation?

Mr. Lukács: It is because the airlines realize they can save money this way.

The Chair: I was talking to some former stewardesses and stewards and they said the amount of training they receive now is not anywhere near what they used to receive. It used to take two years of training to become a stewardess or a steward on an airline, where now basically there's barely any training at all. Is that true?

Mr. Lukács: It relates to safety questions that I'm not comfortable commenting on today. With respect to the issues I'm talking about, we are talking about the customer service centre or the baggage service centre of the airlines —

The Chair: Obviously they were untrained because they weren't aware of it.

Mr. Lukács: It's not because they were untrained. They do have a training manual, which outright gives false information. When you call Air Canada —

The Chair: So they were trained improperly?

Mr. Lukács: They are trained to mislead passengers. The airline itself has manuals that contain false information. Just call up Air Canada's baggage centre and ask them what your rights are if your bags are delayed. They will tell you that they'll pay you $100 or $150, depending on what kind of air miles you have. The reality is that they owe you way more than that under the Montreal Convention or under the tariff, at least 10 times as much.

But they will tell you false information hoping you will be scared to incur expenses and therefore when you figure out what your rights are, you won't have receipts for many expenses to claim. There's a whole industry around misleading passengers to not exercise their rights, and that is happening under the nose and eyes of the Canada Transportation Agency, which is ignoring those issues, even though it has all the tools, the budget and the legal tools to actually go in and investigate airlines. It could subpoena documents and appoint an investigation officer. They don't do it.

I've been providing the Canada Transportation Agency, formally and also informally, evidence of what is happening for the past year. No investigation has been launched, to my knowledge.

The Chair: Are you finished, Senator Galvez?

Senator Galvez: You were answering about the number of cases, the statistics of this.

M. Lukács : C'est parce que les compagnies aériennes se rendent compte qu'elles peuvent économiser de l'argent de cette façon.

Le président : J'ai parlé à d'anciens stewards d'avion et ils m'ont dit que la formation qu'ils reçoivent aujourd'hui est bien inférieure à celle qu'ils recevaient autrefois. Auparavant, il fallait deux ans de formation pour devenir steward d'avion pour une compagnie aérienne, tandis qu'il n'y a pratiquement plus de formation désormais. Est-ce vrai?

M. Lukács : Il s'agit de questions de sécurité que je préfère ne pas commenter aujourd'hui. Pour revenir à mon sujet, nous parlons du centre de services à la clientèle ou du service des bagages des compagnies aériennes...

Le président : De toute évidence, ils n'étaient pas formés, car ils n'étaient pas au courant.

M. Lukács : Ce n'est pas parce qu'ils n'étaient pas formés. Ils ont un manuel de formation qui donne carrément de faux renseignements. Lorsque vous appelez Air Canada...

Le président : Ils ont donc reçu une formation inadéquate?

M. Lukács : Ils sont formés pour tromper les passagers. La compagnie aérienne elle-même a des manuels qui contiennent de faux renseignements. Appelez le service des bagages d'Air Canada et demandez-lui quels sont vos droits si vos bagages sont retardés. Ils vous diront qu'ils vous paieront 100 $ ou 150 $, selon le nombre de points de voyage que vous avez. La réalité, c'est qu'ils vous doivent beaucoup plus conformément à ce que prévoit la Convention de Montréal ou le tarif, au moins 10 fois plus.

Mais ils vous donneront de faux renseignements en espérant que vous aurez peur d'engager des dépenses et, par conséquent, lorsque vous aurez compris quels sont vos droits, vous aurez peu de reçus de dépenses à faire valoir. Il y a tout un système qui induit les passagers en erreur pour qu'ils n'exercent pas leurs droits et cela se passe sous les yeux de l'Office des transports du Canada, qui fait fi de ces questions, même s'il dispose de tous les outils, du budget et des outils juridiques nécessaires pour enquêter sur les compagnies aériennes. Il pourrait assigner à comparaître des documents et nommer un agent d'enquête. Ils ne le font pas.

J'ai fourni à l'Office des transports du Canada, officiellement et officieusement, des preuves de ce qui se passe depuis un an. À ma connaissance, aucune enquête n'a été lancée.

Le président : Avez-vous terminé, madame la sénatrice Galvez?

La sénatrice Galvez : Vous avez parlé du nombre de cas, des statistiques.

Mr. Lukács: In terms of the number of cases I have taken to the Canada Transportation Agency as a public interest complaint, you will see in the appendix to my submission that we have secured a total of 26 successful regulatory complaints since 2008. So the numbers are not many, but each of them target important issues, such as denied boarding compensation.

Air Canada, until I filed a complaint, used to provide only $100 in cash when you were bumped from a flight. The Canada Transportation Agency ordered Air Canada to provide up to $800 in cash depending on the length of the delay. That was a complaint that I launched, and maintaining the ability to question airlines, even on matters already addressed by the regulation, to ensure what is in the regulation matches what happens in practice, is vital. Otherwise, we're just going to have more papers without rights.

The Chair: How much compensation is there if you're sitting on a plane for four hours?

Mr. Lukács: Currently, for sitting on a plane for four hours, there is no fixed amount of compensation. Under the Montreal Convention, if you are travelling as part of an international itinerary, the airline is liable up to $8,800 per passenger for delay.

That's a liability limit, but you don't have to prove liability; you have to prove damages only. Under the Montreal Convention, liability is presumed. That is already part of the Carriage by Air Act.

Yet, when passengers complain to the CTA, they are being sent away and told they have no rights. Just last week, I received an email from a passenger telling me that he was supposed to be on an international flight. The flight was delayed, and he missed about a day of his trip. The Canada Transportation Agency, when he went to them, forgot to mention there is such a thing as the Montreal Convention. They just looked at the other rules that airlines have. The Montreal Convention, which is also part of the rules — explicitly in the airlines tariff — was never mentioned. The passenger was told he was owed just small expenses.

Senator Mitchell: I'd like to pursue that further. Many of the concerns you've indicated anecdotally, which are of consequence and good for you for fixing them, are actually being addressed by the solution that's implicit in what you're talking about. They weren't specified. They weren't widely known. They weren't raised to the level of rights. Now they will be. I expect — I don't know, but I expect — there will be a great deal more awareness consciously — education and so on. But by virtue of their existence, they will have greater presence, so they will solve a good deal of the problem.

M. Lukács : Pour ce qui est du nombre de cas que j'ai portés à l'attention de l'Office des transports du Canada à titre de poursuite d'intérêt public, vous verrez en annexe de mon mémoire que nous avons mené un total de 26 poursuites fructueuses en matière de réglementation depuis 2008. Ce n'est pas un chiffre énorme, mais chaque poursuite cible des enjeux importants, comme l'indemnisation pour refus d'embarquement.

Jusqu'à ce que je dépose une plainte, Air Canada ne fournissait que 100 $ comptant quand on était expulsé d'un vol. L'Office des transports du Canada a ordonné à Air Canada de verser jusqu'à 800 $ comptant selon la durée du retard. C'est une poursuite que j'ai lancée et il est vital de maintenir la capacité de mettre en cause les compagnies aériennes, même sur des questions déjà traitées dans le règlement, pour s'assurer que ce qui est dans le règlement correspond à ce qui se passe en pratique. Autrement, nous allons simplement avoir plus de documents sans avoir davantage de droits.

Le président : Quelle indemnisation y a-t-il si vous êtes assis dans un avion pendant quatre heures à attendre?

M. Lukács : À l'heure actuelle, il n'y a pas d'indemnisation fixe pour les passagers qui attendent dans l'avion pendant quatre heures. En vertu de la Convention de Montréal, si vous voyagez dans le cadre d'un itinéraire international, la compagnie aérienne doit payer jusqu'à 8 800 $ par passager pour retard.

C'est une limite de responsabilité, mais il n'est pas nécessaire de prouver la responsabilité; il suffit de prouver les dommages. En vertu de la Convention de Montréal, la responsabilité est présumée. Cela fait déjà partie de la Loi sur le transport aérien.

Pourtant, quand les passagers se plaignent à l'OTC, on les renvoie et on leur dit qu'ils n'ont aucun droit. Pas plus tard que la semaine dernière, j'ai reçu un courriel d'un passager me disant qu'il était censé prendre un vol international. Le vol a été retardé et il a manqué environ une journée de son voyage. Lorsqu'il s'est adressé à l'Office des transports du Canada, ce dernier a oublié de mentionner l'existence de la Convention de Montréal. Ils ont simplement examiné les autres règles qui s'appliquent aux compagnies aériennes. La Convention de Montréal, qui fait aussi partie des règles — de façon explicite dans le tarif aérien — n'a jamais été mentionnée. Le passager s'est fait dire qu'il ne serait remboursé que de petites dépenses.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais approfondir la question. Bon nombre des préoccupations que vous avez mentionnées de façon anecdotique, qui ont des conséquences et que vous avez le mérite d'avoir réglées, trouvent en fait une solution qui est implicite dans ce dont vous parlez. Ces problèmes n'étaient pas signalés. Ils n'étaient pas connus de façon très large. Ils n'ont pas été élevés au niveau de droits. Désormais, ils le seront. Je pense — je ne sais pas, mais je le crois — qu'il y aura davantage de conscience collective, d'éducation et ainsi de suite. Mais par leur existence même, les problèmes seront plus visibles, ce qui réglera une bonne partie de la question.

You might say the issue is that they should be in the legislation, not the regulations. We've had a number of witnesses who say it's fine to have them in the regulations.

My question revolves around something else. You say the bill seeks to double the length of time that passengers may be confined to an aircraft without water or food from the current 90 minutes to three hours, and that's unacceptable. I read that's all perfectly addressed — to be handled — by regulation under the parameters of this bill. For example, the thing you mentioned, proposed paragraph 86.11(1)(f), says:

> (f) respecting the carrier's obligations in the case of tarmac delays over three hours, including the obligation to provide timely information and assistance to passengers, as well as the minimum standards of treatment of passengers that the carrier is required to meet; and

That question has not been settled. It's quite the contrary: It's required that those standards be settled.

Earlier, in another feature of this, it more generally establishes how it requires that regulations need to be established as to the treatment of passengers for any delay.

You're concluding in your presentation that all of that's over, and people will not be treated adequately. We don't know. Those regulations have yet to be specified, and they're provided for in this piece of legislation.

Mr. Lukács: I think there's some misunderstanding about proposed paragraph (f).

Senator Mitchell: I agree.

Mr. Lukács: Currently, after 90 minutes, the airline has to offer passengers the option of disembarking, food and water. Passing this bill will mean that the point in time after which the obligations kick in is pushed to three hours instead of 90 minutes. Currently, for 90 minutes, the airline doesn't have to do anything. After 90 minutes, they have to do something.

You're saying if that limit is pushed to three hours, there will be another hour and a half during which the airline has no obligations. As the bill currently reads, it imposes less obligations than the current Canadian standard. This is what we're concerned about. Right now, if the bill is passed in its current form, the airlines will not have any obligation to provide food or water, or allow passengers to disembark after three hours.

Senator Mitchell: I'm saying we don't know that. It says right here —

On pourrait dire que le problème, c'est que cela devrait figurer dans la loi et non dans les règlements. Un certain nombre de témoins nous ont dit que c'était très bien que cela soit dans les règlements.

Ma question porte sur un autre sujet. Vous dites que le projet de loi vise à doubler la durée de la période pendant laquelle les passagers peuvent être confinés dans un avion sans eau ni nourriture, passant de 90 minutes à trois heures, ce qui est inacceptable. J'ai lu que tout cela est parfaitement pris en charge — sera traité — par le règlement en vertu des paramètres de ce projet de loi. Par exemple, l'alinéa 86.11(1)f) proposé dit ceci :

> f) régir les obligations du transporteur en cas de retard de plus de trois heures sur l'aire de trafic, notamment celle de fournir des renseignements et de l'assistance en temps opportun aux passagers et les normes minimales à respecter quant au traitement des passagers;

Cette question n'a pas été réglée. C'est tout le contraire : il faut que ces normes soient établies.

Plus haut, sous une autre forme, le projet de loi établit de façon plus générale comment il faut établir des règlements sur le traitement des passagers en cas de retard.

Vous concluez dans votre exposé que tout cela est terminé et que les gens ne seront pas traités adéquatement. Nous ne le savons pas. Ces règlements n'ont pas encore été précisés et ils sont prévus dans ce projet de loi.

M. Lukács : Je pense qu'il y a un malentendu au sujet de l'alinéa f) qui est proposé.

Le sénateur Mitchell : Je suis d'accord.

M. Lukács : Actuellement, après 90 minutes, la compagnie aérienne doit offrir aux passagers la possibilité de débarquer, de s'alimenter et de boire de l'eau. L'adoption de ce projet de loi fera en sorte que le délai après lequel les obligations entreront en vigueur sera ramené à trois heures, au lieu de 90 minutes. Actuellement, pendant 90 minutes, la compagnie aérienne n'a rien à faire. Au-delà de 90 minutes, la compagnie est dans l'obligation de faire quelque chose.

Vous dites que si la limite est portée à trois heures, il y aura une heure et demie de plus pendant laquelle la compagnie aérienne n'aura aucune obligation. Dans son libellé actuel, le projet de loi impose moins d'obligations que la norme canadienne en vigueur. C'est ce qui nous préoccupe. À l'heure actuelle, si le projet de loi est adopté en l'état, au bout de trois heures les compagnies aériennes n'auront aucune obligation de fournir de la nourriture et de l'eau, ni de permettre aux passagers de débarquer.

Le sénateur Mitchell : Je dis que nous ne le savons pas. C'est écrit ici même...

Mr. Lukács: No, we do —

Senator Mitchell: I'm speaking here, Mr. Lukács.

The Chair: He's the witness, Senator Mitchell.

Senator Mitchell: I want to make this clear; I don't know if I'm making it clear enough. It says right here that regulations need to be established under this piece of legislation to govern the treatment that airlines are obliged to offer passengers during delays.

Mr. Lukács: No.

Senator Mitchell: It doesn't say anything about less than 90 minutes. It may say up to three hours — it does — but they still have obligations all the way up to three hours.

If I might add, it isn't clear that 90 minutes is everywhere in the industry in any event.

Mr. Lukács: Senator, first, the bill says it will deal with tarmac delays over three hours. In the English version, it uses the word "over." This means the regulations will not address anything that happens for tarmac delays less than three hours. This is the common, ordinary reading of the text.

In terms of what's happening in the industry —

Senator Mitchell: No.

Mr. Lukács: This says "tarmac delays over three hours."

Senator Mitchell: And then you go on and say "as well as minimum standards of treatment."

Mr. Lukács: Which refers to minimum standards of treatment for tarmac delays when they exceed three hours.

Senator Mitchell: I would argue that it doesn't.

Mr. Lukács: If you think it already includes 90 minutes, then let's put it in the bill. Instead of having something ambiguous — If you are right, then let's put that wording to make the language clearer.

As to the other points with respect to the delays, you may be overlooking that we already have a Carriage by Air Act that incorporates those rights in very clear language. It's just that the current government does not wish to talk about why it isn't being enforced. The Montreal Convention is Schedule VI of the Carriage by Air Act, which applies by subsection 2(2.1) of the Carriage by Air Act. Why we are not hearing about it, I don't know.

M. Lukács : C'est faux, nous le savons...

Le sénateur Mitchell : C'est moi qui parle, monsieur Lukács.

Le président : C'est lui le témoin, monsieur le sénateur Mitchell.

Le sénateur Mitchell : Je veux que ce soit clair; je ne sais pas si je le dis assez clairement. Il est dit ici même qu'il faut établir des règlements en vertu de cette loi pour régir le traitement que les compagnies aériennes sont obligées d'offrir aux passagers en cas de retard.

M. Lukács : C'est faux**.**

Le sénateur Mitchell : On ne dit rien sur une durée inférieure à 90 minutes. Il est peut-être question d'une durée étendue à trois heures — c'est vrai —, mais les compagnies ont encore des obligations pendant ces trois heures.

Si je peux ajouter quelque chose, il n'est pas clair que ces 90 minutes sont valables dans l'ensemble de ce secteur de toute façon.

M. Lukács : Monsieur le sénateur, tout d'abord, le projet de loi dit qu'il traitera des retards sur l'aire de trafic supérieurs à trois heures. Dans la version anglaise, on utilise le mot « *over* ». Cela signifie que le règlement ne traitera pas des retards de moins de trois heures sur l'aire de trafic. C'est la lecture courante et ordinaire du texte.

En ce qui concerne ce qui se passe dans le secteur...

Le sénateur Mitchell : Non.

M. Lukács : Il est question des « retards de plus de trois heures sur l'aire de trafic ».

Le sénateur Mitchell : Et il est ensuite question de « normes minimales à respecter quant au traitement des passagers ».

M. Lukács : Il s'agit des normes minimales de traitement pour les retards sur l'aire de trafic qui dépassent les trois heures.

Le sénateur Mitchell : Je maintiens que ce n'est pas le cas.

M. Lukács : Si vous pensez que cela comprend déjà une période de 90 minutes, alors inscrivons-le dans le projet de loi. Au lieu d'avoir quelque chose d'ambigu... Si vous avez raison, modifions la formulation pour la rendre plus claire.

Pour ce qui est des autres points concernant les retards, vous oubliez peut-être que nous avons déjà une Loi sur le transport aérien qui incorpore ces droits dans une formulation très claire. C'est simplement que le gouvernement actuel ne veut pas parler des raisons pour lesquelles ce n'est pas appliqué. La Convention de Montréal est à l'annexe VI de la Loi sur le transport aérien, qui s'applique au paragraphe 2(2.1) de la Loi sur le transport aérien. Je ne sais pas pourquoi nous n'en entendons pas parler.

There are the Air Transportation Regulations. Paragraph 107(1)(n) deals with what has to be in the tariff, including what happens in the case of schedule irregularities and failure to perform on schedule. It is also in subsection 122(c) for international carriage. All of those things are already in the regulations.

What I'm questioning here is that this whole bill ignores the existing body of law that has been on the law books. By creating this whole new category of mechanical delays or maintenance problems for the airlines creates a situation where passengers who were in the past able to claim compensation now will not be able to.

The Chair: Why would they put that in in the first place? If they're asking the CDC to develop a set of regulations or a bill of rights, why would they have put that three hours in?

Mr. Lukács: I would like to know that too. I am very concerned about it. It makes no sense to me, and I have not heard any evidence why the current 90 minutes should not be the standard in the bill. I think putting the 90 minutes in the bill would be a good idea, because currently this 90 minutes is derived through section 67.2 of the Canada Transportation Act and subsection 110(4) of the Air Transportation Regulations. Many regulations together lead to this.

The Chair: I'm sure we'll ask the minister on Tuesday.

Mr. Lukács: I will surely be listening attentively.

Senator MacDonald: All of the witnesses today come under the umbrella of passenger rights, so I think I will direct my question to Dr. Lukács.

Just for the record, your doctorate is in what discipline?

Mr. Lukács: Mathematics.

Senator MacDonald: I find it interesting how the government can defer to other jurisdictions, such as the EU, when it comes to certain initiatives, but it ignores the EU completely when it's in regards to the design of the air passenger bill of rights.

Last week, Air Canada announced changes of the tariff to a four-hour delay. The previous witness took no issue with this, saying the CTA would take care of it. What is your opinion of this change announced by Air Canada?

Mr. Lukács: Air Canada recently changed its tariffs from the Canadian standard of 90 minutes to four hours of tarmac delay, which is simply unlawful, in my opinion. We will be taking issue with that shortly, because under some sections of the Air

Il y a le Règlement sur le transport aérien. L'alinéa 107(1)(n) porte sur ce qui doit figurer dans le tarif, y compris ce qui se passe en cas d'irrégularité et d'incapacité à respecter l'horaire. Cela figure également au paragraphe 122(c) pour le transport international. Tout cela figure déjà dans le règlement.

Ce que je remets en question, c'est que tout ce projet de loi ne tient pas compte de l'ensemble des lois existantes. La création pour les compagnies aériennes de cette nouvelle catégorie de retards pour raisons mécaniques ou de problèmes de maintenance, fait que les passagers qui auparavant pouvaient demander une indemnisation ne pourront pas le faire.

Le président : Pourquoi cela a-t-il été proposé? S'ils demandent à l'OTC d'élaborer un ensemble de règlements ou une déclaration des droits, pourquoi ces trois heures ont-elles été mentionnées?

M. Lukács : J'aimerais le savoir aussi. Cela m'inquiète beaucoup. Cela n'a aucun sens à mes yeux et je n'ai entendu aucun témoignage expliquant pourquoi les 90 minutes actuelles ne devraient pas être la norme dans le projet de loi. Je pense que ce serait une bonne idée d'inclure les 90 minutes dans le projet de loi, parce qu'à l'heure actuelle, ces 90 minutes proviennent de l'article 67.2 de la Loi sur les transports au Canada et du paragraphe 110(4) du Règlement sur les transports aériens. De nombreux règlements utilisent cette durée.

Le président : Je suis sûr que nous poserons la question au ministre mardi.

M. Lukács : Il est certain que j'écouterai attentivement.

Le sénateur MacDonald : Tous les témoins d'aujourd'hui représentent les droits des passagers, alors je crois que je vais adresser ma question à M. Lukács.

Pour mémoire, votre doctorat est dans quelle discipline?

M. Lukács : Les mathématiques.

Le sénateur MacDonald : Je trouve intéressant de voir comment le gouvernement peut s'en remettre à d'autres pays, comme l'Union européenne, pour certaines initiatives, mais il fait complètement abstraction de l'Union européenne pour ce qui est de la conception de la déclaration des droits des passagers aériens.

La semaine dernière, Air Canada a annoncé des changements au tarif pour un retard de quatre heures. Le témoin précédent ne s'est pas opposé à cela, disant que l'OTC s'en occuperait. Que pensez-vous de ce changement annoncé par Air Canada?

M. Lukács : Air Canada a récemment modifié ses tarifs, passant de la norme canadienne de 90 minutes à quatre heures de retard sur l'aire de trafic, ce qui est tout simplement illégal, à mon avis. Nous allons contester cela sous peu, car en vertu de

Transportation Regulations and Canada Transportation Act, this is something that falls within the CTA's jurisdiction to review for reasonableness. Given that the Canadian standard has been 90 minutes for the past 10 years, and that's what all airlines, passengers and the community has agreed to, a significant departure from that kind of well-established standard would render Air Canada unreasonable. We do intend to take legal action on that.

Senator MacDonald: When we hear all the discussion about these delay times, and we're showing that the government is going to accept a delay from 90 minutes to three hours as a starting point, why would Air Canada come out and say they want four hours?

Mr. Lukács: It appears the timing is quite interesting. Certainly, it creates the impression that Air Canada is trying to angle to the three hours and is therefore putting out something more egregious so it will provide some argument for the government to allow this bill to pass in its present form. It strikes me as some of the problematic issues that I see of industry and government perhaps being too close to each other.

Senator MacDonald: Thank you.

The Chair: If there are no further questions, thank you, witnesses.

I've been particularly impressed and moved by some of your comments, especially on the disability side. You've made some very good points here that we should consider.

Did you have a point to make, Mr. Brown?

Mr. Brown: If I may. I know our time is up. I want to ask the panel to remember this is about people. The demographics in Canada are changing. There are more people over 65 years of age — the baby boomers — than under 15 years of age. We're not looking at the demographics we were looking at 40 or 50 years ago. It's changing very much. I believe that's why it is so important to get it right the first time.

I sympathize with the grain farmers. That is an issue, but it's a little late to split the bill. It is about people, and we are changing as Canadians. That's why I just wanted to impress upon you to remember that, if possible.

The Chair: Thank you, Mr. Brown. Thank you, witnesses.

We're going to go in camera for just a few minutes.

(The committee continued in camera.)

certains articles du Règlement sur le transport aérien et de la Loi sur les transports au Canada, il s'agit d'une chose qui relève de la compétence de l'Office des transports du Canada à qui il appartient d'en évaluer le caractère raisonnable. Étant donné que cela fait 10 ans que la norme canadienne est de 90 minutes et que tous les transporteurs aériens, les passagers et la collectivité l'ont accepté, un écart important par rapport à ce genre de norme bien établie serait déraisonnable de la part d'Air Canada. Nous avons l'intention d'intenter des poursuites à cet égard.

Le sénateur MacDonald : Alors que nous assistons à toutes ces discussions au sujet des retards et que nous montrons que le gouvernement va accepter un retard dont le point de départ passerait de 90 minutes à trois heures, pourquoi Air Canada se manifesterait-il pour revendiquer quatre heures?

M. Lukács : Il semble que le moment choisi est très intéressant. Cela donne l'impression qu'Air Canada vise trois heures et annonce donc quelque chose de plus extravagant pour que le gouvernement puisse justifier l'adoption de ce projet de loi dans sa forme actuelle. La trop grande proximité entre le gouvernement et ce secteur est l'un des problèmes que je constate.

Le sénateur MacDonald : Merci.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, je remercie les témoins.

J'ai été particulièrement impressionné et ému par certains de vos commentaires, surtout en ce qui concerne les personnes handicapées. Vous avez soulevé d'excellents points que nous devrions examiner.

Aviez-vous quelque chose à dire, monsieur Brown?

M. Brown : Si vous me le permettez. Je sais que notre temps est écoulé. Je veux demander aux témoins de se rappeler qu'il s'agit de gens. La démographie du Canada est en train de changer. Il y a plus de personnes âgées de plus de 65 ans — la génération du baby-boom — que de moins de 15 ans. Les données démographiques ne sont pas celles que nous avions il y a 40 ou 50 ans. Cela change énormément. C'est pourquoi il est si important de bien faire les choses du premier coup.

Je sympathise avec les céréaliculteurs. C'est un problème, mais il est un peu tard pour scinder le projet de loi. Il s'agit de gens et nous, Canadiens, sommes en train de changer. C'est pourquoi je voulais vous rappeler cela, si possible.

Le président : Merci, monsieur Brown. Merci aux témoins.

Nous allons poursuivre à huis clos pendant quelques minutes.

(La séance se poursuit à huis clos.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, March 21, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to wich was referred Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts, met this day at 6:51 p.m. to give consideration to the bill; and in camera, for the consideration of a draft agenda (future business).

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

[*English*]

The Chair: Honourable senators, we will be examining Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts.

Today, we have two panels of witnesses. For the first panel, I'd like to welcome Rob Ashton, President, International Longshore and Warehouse Union; Karen Kancens, Vice President, Shipping Federation of Canada; Bruce Burrows, President of the Chamber of Marine Commerce; Martin Fournier, Executive Director, St. Lawrence Shipoperators appearing by video conference from Quebec; and Sarah Clark, Chief Executive Officer, Fraser River Pile and Dredge appearing by video conference from British Columbia.

I invite Ms. Kancens to start her presentation. Please proceed.

Karen Kancens, Vice President, Shipping Federation of Canada: The Shipping Federation of Canada is the voice of the owners, operators and agents of foreign flagships that carry Canada's imports and exports to and from world markets. These ships play an essential role in the Canadian economy by facilitating the movement of Canada's international trade. They do so efficiently, securely and safely day in and day out.

Although I am here as part of a maritime panel with my colleagues, I would like to take this opportunity to note that ocean carriers also have a keen interest in the rail provisions of Bill C-49. Indeed, our members strongly believe that the creation of a more efficient and transparent rail freight system will benefit all the elements of the logistics network, from carriers in the rail, trucking and marine modes, to ports and marine terminals, to inland warehouses and beyond.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 21 mars 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 18 h 51, pour étudier ce projet de loi, puis à huis clos, pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

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

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, nous allons étudier le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Aujourd'hui, nous accueillons deux groupes de témoins. Dans le premier groupe, j'aimerais souhaiter la bienvenue à Rob Ashton, président, International Longshore and Warehouse Union, à Karen Kancens, vice-présidente, Fédération maritime du Canada, à Bruce Burrows, président, Chambre de commerce maritime, à Martin Fournier, directeur général, Armateurs du Saint-Laurent, qui comparaît par vidéoconférence à partir du Québec, et à Sarah Clark, directrice générale, Fraser River Pile and Dredge, qui comparaît par vidéoconférence à partir de la Colombie-Britannique.

J'invite Mme Kancens à commencer sa déclaration. La parole est à vous.

Karen Kancens, vice-présidente, Fédération maritime du Canada : La Fédération maritime du Canada est la voix des propriétaires, des exploitants et des agents des navires battant pavillon étranger qui transportent les importations et les exportations du Canada à destination et en provenance des marchés mondiaux. Ces navires jouent un rôle essentiel dans l'économie canadienne en facilitant les mouvements du commerce international du Canada, et ils le font de façon efficace et sécuritaire au quotidien.

Même si je suis ici en tant que membre d'un groupe d'experts du milieu maritime avec mes collègues, j'aimerais profiter de l'occasion pour souligner que les transporteurs maritimes s'intéressent aussi beaucoup aux dispositions ferroviaires du projet de loi C-49. En effet, nos membres croient fermement que la création d'un système de fret ferroviaire plus efficace et transparent profitera à tous les segments du réseau logistique, que ce soient les modes ferroviaire, routier et maritime, les ports et terminaux maritimes, les entrepôts de stockage et autres.

That being said, my main purpose this evening is to highlight the importance of the maritime provisions of Bill C-49 and clause 70 in particular which amends the Coasting Trade Act to allow all foreign flagships, regardless of flag or ownership, to reposition their empty containers between Canadian ports on a non-revenue basis. That's an activity that has previously been closed to them under Canada's cabotage legislation.

It is worth noting that this is something that our container carrier members have been requesting and that our association has been advocating for over the last decade or so. Discussions on this subject had actually advanced to such a degree that in 2011 Transport Canada was on the verge of proposing an amendment to the Coasting Trade Act that would have exempted the repositioning of empty containers from the act's prohibitions.

However, those discussions were placed on hold when empty container repositioning became a negotiating item in CETA, the trade agreement between Canada and the European Union. Now that those negotiations are over and the CETA provisions have come into effect, Bill C-49 seeks to complete the discussions that were put on hold in 2011, when there was general agreement that empty container repositioning should be open to ships of all flags and all ownership.

The amendment proposed under clause 70 is important because a significant aspect of the container shipping industry involves moving empty containers from locations where they are not needed, so where a carrier has a surplus, to locations where they are needed, where, for example, a carrier has a Canadian customer who needs the empty containers for export cargo.

Because the Coasting Trade Act has until now prohibited foreign flag carriers from using their own ships to carry out this activity, they have had no choice but to employ alternative solutions, such as moving the empty containers by rail or actually importing them from overseas.

However, none of those solutions represent the most productive use of the carrier's transportation assets. All of them come at a cost, not only for the carrier but also for the Canadian exporter in the form of higher transportation costs and fewer options for getting goods to market as well as for the logistics chain in the form of reduced fluidity and overall efficiency.

Clause 70 of Bill C-49 would address those issues. It would give carriers the flexibility to use their transportation assets, that is their ships and their empty containers, in the most productive and logical manner possible, and that for the ultimate benefit of

Cela dit, mon objectif principal ce soir est de souligner l'importance des dispositions maritimes du projet de loi C-49 et de l'article 70 en particulier, qui propose de modifier la Loi sur le cabotage afin de permettre à tous les navires étrangers, quel que soit leur pavillon ou leur propriétaire, de repositionner leurs conteneurs vides entre les ports canadiens sur une base non payante. C'est une activité qui leur a été interdite par le passé en vertu de la législation canadienne sur le cabotage.

Il convient de noter que c'est ce que nos membres œuvrant dans le transport de conteneurs avaient demandé, et ce pourquoi notre association s'est battue, au cours de la dernière décennie. Les discussions sur ce sujet avaient en fait tellement progressé qu'en 2011 Transports Canada était sur le point de proposer une modification à la Loi sur le cabotage qui aurait exempté le repositionnement des contenants vides des interdictions prévues dans la loi.

Cependant, ces discussions ont été suspendues lorsque le repositionnement des conteneurs vides est devenu un élément de négociation de l'AECG, l'accord économique entre le Canada et l'Union européenne. Maintenant que ces négociations sont terminées et que les dispositions de l'AECG sont entrées en vigueur, le projet de loi C-49 vise à terminer les discussions qui ont été suspendues en 2011, lorsqu'il y a eu un accord général pour que le repositionnement des conteneurs vides soit ouvert aux navires étrangers, quel que soit leur pavillon et leur propriétaire.

L'amendement proposé en vertu de l'article 70 est important parce qu'un aspect considérable des activités du transport par conteneurs consiste à déplacer des conteneurs vides d'endroits où ils ne sont pas nécessaires, notamment un transporteur ayant à cet endroit un excédent de conteneurs vides, vers des endroits où ils sont nécessaires, c'est-à-dire où un transporteur doit répondre à la demande d'un client canadien qui a besoin des conteneurs vides pour exporter des marchandises.

Comme la Loi sur le cabotage avait interdit jusqu'à présent aux transporteurs étrangers d'utiliser leurs propres navires pour mener à bien cette activité, ils n'ont eu d'autre choix que de recourir à d'autres solutions, notamment de déplacer les conteneurs vides par train ou de les importer de l'étranger.

Cependant, aucune de ces solutions ne représente l'utilisation la plus productive des actifs du transporteur. Toutes ont un prix, non seulement pour le transporteur, mais aussi pour l'exportateur canadien, sous la forme de coûts de transport plus élevés et avec moins d'options pour acheminer les marchandises vers les marchés ainsi que pour la chaîne logistique avec une réduction globale de sa fluidité et de son efficacité.

L'article 70 du projet de loi C-49 réglerait ces problèmes. Il donnerait aux transporteurs la possibilité d'utiliser leurs actifs de transport, c'est-à-dire leurs navires et leurs conteneurs vides, de la façon la plus productive et la plus logique possible, pour le bénéfice ultime de toute personne dépendant d'une chaîne

everyone who relies on the availability of an efficient and well functioning Canadian supply chain.

That's why we support clause 70 so strongly, and we thought it important to bring to this committee's attention. Thank you.

Rob Ashton, President, International Longshore and Warehouse Union: Hidden in Bill C-49 is a story of unintended consequences. Ottawa's goal and investment in jobs for the middle class is admirable. To that end, the new federal infrastructure bank has been established to attract private sector investment in infrastructure our economy needs to create good jobs; but Ottawa's intervention here could have exactly the opposite effect in B.C.'s maritime industry.

The aspect of Bill C-49 I want to discuss this evening has rarely been addressed during your proceedings. Only David Emerson has directly tackled the issue we are bringing forward. For your information, I have quoted him at the top of my speaking notes.

Bill C-49 proposes to permit port authorities to receive loans and loan guarantees from the federal infrastructure bank. We submit opening infrastructure bank funds to port authorities is wholly inappropriate.

It is our view that Bill C-49 will put a chill on private sector investment in British Columbia marine facilities that is already committed and/or planned. The infrastructure bank is intended to spark private investment where little or none exists. Such is not the case in B.C. Our marine sector is booming, fuelled largely by private sector cash. An infusion of infrastructure bank tax dollars could actually threaten that.

Let me give you a specific example. The Vancouver Fraser Port Authority has plans to build a giant new marine terminal at Roberts Bank, known as T2. It will cost at least $2 billion, maybe even more. It will involve the construction of an island in an environmentally sensitive area that has come under fire from both community and environmental organizations, such as APE and BC Nature.

It is also right beside the existing delta port terminals operated by Global Container Terminals. GCT is in the middle of a $300 million expansion and is prepared to sink $800 million more to expand the facility's capacity.

d'approvisionnement au Canada qui est efficace et qui fonctionne bien.

C'est pourquoi nous appuyons l'article 70 aussi fermement, et nous pensions qu'il est important de le porter à l'attention du comité. Merci.

Rob Ashton, président, Syndicat international des débardeurs et manutentionnaires du Canada : Le projet de loi C-49 comporte tout un lot de conséquences imprévues. L'objectif d'Ottawa de créer de l'investissement et des emplois pour la classe moyenne est tout à fait louable. À cette fin, le gouvernement fédéral a institué la nouvelle banque de l'infrastructure pour attirer des investissements du secteur privé dans des infrastructures dont notre économie a besoin et pour créer de bons emplois. Cependant, l'intervention d'Ottawa pourrait avoir exactement l'effet contraire dans l'industrie maritime de la Colombie-Britannique.

Cet aspect du projet de loi C-49 dont je veux discuter ce soir a rarement été abordé durant vos délibérations. Seul David Emerson a directement abordé la question que je soulève ici. Pour votre information, j'ai cité son témoignage en exergue de mes notes d'allocution.

Le projet de loi C-49 propose de permettre aux autorités portuaires de recevoir des prêts et des garanties de prêt de la banque fédérale de l'infrastructure. Nous soumettons humblement qu'il serait tout à fait inapproprié que des administrations portuaires reçoivent des fonds de la banque de l'infrastructure.

À notre avis, le projet de loi C-49 va constituer un frein pour des investissements dans les installations maritimes de la Colombie-Britannique qui sont déjà engagés ou planifiés. La banque de l'infrastructure est destinée à susciter des investissements privés là où il n'en existe peu ou pas. Ce n'est pas le cas en Colombie-Britannique. Notre secteur maritime est en expansion rapide, ce qui est alimenté en bonne partie par de l'argent du secteur privé. Une infusion d'argent public par l'intermédiaire de la banque de l'infrastructure constituerait justement une menace à cette dynamique.

Laissez-moi vous présenter un exemple concret. L'administration portuaire Vancouver-Fraser a des plans pour construire un terminal maritime géant sur le Roberts Bank, appelé T2. On planifie des investissements d'au moins 2 milliards de dollars, peut-être davantage. Cela comportera la construction d'une île dans un secteur écologiquement fragile, projet qui a été critiqué par des organismes environnementaux et communautaires comme APE et BC Nature.

Ce projet se trouve également juste à côté du Deltaport existant, exploité par Global Container Terminals. GCT se trouve engagé dans un projet d'expansion de 300 millions de dollars et est disposé à investir plus de 800 millions de dollars de plus pour agrandir la capacité de ses installations.

We are concerned that funnelling tax dollars through the infrastructure bank into the Vancouver Fraser Port Authority would be like throwing a cold wet blanket on this private sector activity.

Many people believe that GCT expansion is a better, more prudent plan that will make Canada's Pacific Gateway more competitive. Yet, this project could go up in smoke unless Bill C-49 is changed.

Overall, the private sector is eyeing further investments in B.C. marine ports worth in excess of $1.5 billion, enough to meet Canada's forecasted needs through the year 2050. These plans could be upended if the Vancouver Fraser Port Authority is permitted to unfairly compete funded by the taxpayer.

Stimulating jobs is a big part of the infrastructure bank's mandate as well, but the port authority plan for Roberts Bank is to build a highly automated operation. If Ottawa invests in this project through the bank, it would in effect be investing tax dollars to destroy jobs, not create them. Fewer good jobs for middle class British Columbians means reduced tax revenue for Ottawa and the communities in which we live. Automation is a fact of life. We should be smart about managing its negative effects on people and communities while harnessing the benefits of it.

Just last week, Minister Garneau announced a major review to modernize port authorities, the first time this has been done in 20 years. Like Mr. Emerson, we recommend the committee amend Bill C-49 by deleting clauses 73 and 74 until such time as Minister Garneau's review has been complete.

Thank you for your time. I am happy to answer any questions you may have.

[*Translation*]

Bruce Brurrows, President, Chamber of Maritime Commerce: Good evening, Senator Tkachuk and Senator Bovey, as well as the other members of the committee.

[*English*]

Thank you for inviting me to speak with you tonight on behalf of the new Chamber of Marine Commerce.

[*Translation*]

I apologize, as I will be speaking English exclusively this evening.

Nous sommes inquiets du fait que, en canalisant de l'argent public dans l'administration portuaire Vancouver-Fraser par l'intermédiaire de la anque de l'infrastructure, on étouffera ces activités du secteur privé sous une couverture mouillée.

Pour beaucoup de gens, l'expansion de GTC est un plan meilleur et plus prudent, qui rendra la porte d'entrée du Pacifique du Canada plus concurrentielle. Pourtant, ce projet pourrait partir en fumée si le projet de loi C-49 n'est pas amendé.

Au total, le secteur privé envisage d'autres investissements dans les ports de la Colombie-Britannique pour plus de 1,5 milliard de dollars, assez pour répondre aux besoins prévisibles du Canada jusqu'en 2050. Ces plans pourraient être bouleversés si on permet à l'administration portuaire Vancouver-Fraser de concurrencer ces projets avec de l'argent public.

Stimuler la création d'emplois est aussi un volet important du mandat de la banque de l'infrastructure, mais le projet de l'administration portuaire pour Roberts Bank est de construire des installations hautement automatisées. Si Ottawa investit dans ce projet par l'intermédiaire de la banque, il consacrerait effectivement de l'argent public à détruire des emplois plutôt qu'à en créer. Si le nombre de bons emplois pour la classe moyenne de la Colombie-Britannique diminue, cela se traduira par une perte des recettes fiscales pour Ottawa et pour nos collectivités. L'automatisation est un corollaire du progrès. Nous devrions exercer notre jugement pour gérer ses effets négatifs sur les personnes et les communautés tout en en récoltant les avantages.

Pas plus tard que la semaine dernière, le ministre Garneau a annoncé une mise à jour importante pour moderniser les administrations portuaires, une première en 20 ans. Comme M. Emerson, nous recommandons que le comité amende le projet de loi C-49 en en retirant les articles 73 et 74, jusqu'à ce que le ministre Garneau termine sa mise à jour.

Merci du temps que vous m'avez accordé. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

[*Français*]

Bruce Burrows, président, Chambre de commerce maritime : Bonsoir, sénateur Tkachuk et sénatrice Bovey, ainsi qu'aux autres membres du comité.

[*Traduction*]

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous ce soir au nom de la Chambre de commerce maritime.

[*Français*]

Je m'excuse, car je vais m'exprimer exclusivement en anglais ce soir.

[*English*]

My name is Bruce Burrows. I have been President of the chamber or CMC, as we call it, since December 2016.

The CMC is a product of a recent merger. We are now an association that represents more than 130 marine transportation industry stakeholders in both Canada and the U.S. Our members operate in the Great Lakes, in the St. Lawrence River Basin, and in the coastal waters of Canada, the U.S. and the Arctic. We represent a diverse membership that includes shipowners, Canadian and U.S. port authorities, the St. Lawrence Seaway Management Corporation and large industrial companies that ship commodities like grain, iron ore, steel, cement and sugar.

The Great Lakes-St. Lawrence system writ large is a low cost, binational, marine super highway that supports the global competitiveness of North America's industrial heartland, creating 227,000 jobs. Within that system, ships are the most fuel efficient and carbon friendly way to move goods. Increasing inland and coastal shipping is part of the solution for climate change.

With respect to our seven Canadian domestic shipowners, they provide cabotage services in Canada's Great Lakes and St. Lawrence River. Together, they operate a fleet of over 85 Canadian ships that handle about 60 million tonnes of Canadian goods every year, including bulk commodities, general cargo, and cargo for Canadian energy and infrastructure projects, a hot area at the moment.

I am proud to say their ships are crewed by Canadian seafarers who are among the most highly trained and qualified in the world. The new ecoships in particular, for which we have spent over $2 billion in recent years, are specially optimized for safe, efficient and sustainable navigation in Canada's freshwater lakes and rivers.

Our shipowners are a vital domestic service industry and a major source of employment for Canadians. They create many high paying, middle class jobs, both aboard their ships and onshore.

[*Traduction*]

Je m'appelle Bruce Burrows. Je suis le président de la chambre, ou CCM, depuis le mois de décembre 2016.

Le CCM résulte d'une fusion récente. Nous sommes maintenant une association qui représente au-delà de 130 intervenants dans l'industrie du transport maritime au Canada et aux États-Unis. Nos membres exercent leurs activités dans les Grands Lacs, sur la Voie maritime du Saint-Laurent, dans les eaux côtières du Canada et des États-Unis et dans l'Arctique. Nous représentons des membres très variés comprenant non seulement des sociétés qui dépendent de ces services. Il s'agit d'armateurs, d'administrations portuaires du Canada et des États-Unis, de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que de grandes entreprises industrielles qui transportent des denrées comme des céréales, du minerai de fer, de l'acier, du ciment et du sucre.

De façon générale, le réseau des Grands Lac et du Saint-Laurent représente une super-autoroute maritime binationale à faible coût qui favorise la concurrence à l'échelle mondiale des centres industriels et agricoles en Amérique du Nord, en plus de créer 227 000 emplois. En vertu d'un tel système, les navires constituent le mode de transport de marchandises qui consomme le moins de carburant et qui produit le moins d'émissions de carbone. L'augmentation du transport maritime à l'intérieur des terres et sur les côtes fait partie de la solution aux changements climatiques.

En ce qui a trait à nos sept armateurs canadiens, ils offrent des services de cabotage sur les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent au Canada. Ensemble, ils exploitent une flotte comptant plus de 85 navires canadiens qui transportent chaque année tout près de 60 millions de tonnes de marchandises canadiennes, incluant des denrées en vrac, des cargaisons de nature générale, ainsi que des cargaisons destinées aux projets canadiens dans les domaines de l'énergie et des infrastructures, qui suscitent beaucoup d'attention à l'heure actuelle.

Je suis fier de dire qu'à bord de leurs navires on retrouve des gens de la mer provenant du Canada qui comptent parmi les mieux formés et les plus compétents au monde. Les nouveaux navires écologiques en particulier, auxquels on a consacré au-delà de 2 milliards de dollars au cours des dernières années, ont été optimisés tout spécialement pour naviguer de manière sécuritaire, efficace et durable dans les lacs et les rivières d'eau douce au Canada.

Les armateurs canadiens représentent une industrie vitale dans le domaine des services et une source d'emplois majeure pour les Canadiens. Ils offrent de nombreux emplois de niveau intermédiaire bien rémunérés, et ce, tant sur la terre ferme qu'à bord de leurs navires.

We have one concern regarding Bill C-49 proposed amendments to the Coasting Trade Act. Before I address that concern, let me provide some relevant background.

Concessions were granted in the Canada-EU trade agreement that opened up Canada's market for cabotage to foreign vessels operated by EU companies. These concessions were made without first consulting Canadian service providers and without obtaining reciprocal concessions from the EU. The concessions that concern us the most are those for feeder transport services between the ports of Halifax and Montreal.

Shipowners understand that CETA is a done deal now, so there really is no choice but to accept these concessions.

Bill C-49 proposes to make further changes to the Coasting Trade Act. The amendments under clauses 70 to 72 will completely liberalize the concession that allows a foreign operator to use any foreign vessel to reposition its empty containers between Canadian ports.

To be clear, our shipowners do not object to this concession, provided that this activity is limited to empty containers only and never done on a commercial basis. However, we have one important concern: How will Canadian authorities monitor this activity to ensure that only empty containers are being carried without consideration?

It is our understanding that the Canada Border Services Agency monitors the containers that enter and leave Canada. Without a robust and effective monitoring enforcement regime, there is nothing to prevent the repositioning of empty containers from being commingled with the domestic cabotage of goods and containers.

Turning to our broader membership for a moment, we agree with the provision of Bill C-49, in fact, concerning its intent to increase financing options for ports by securing loans or loan guarantees through the new Canada Infrastructure Bank.

I should add that we would not want such loans to be offset by reductions in loan liability or borrowing power limits that ports face under Transport Canada rules.

Nous avons une préoccupation en ce qui concerne les amendements que propose le projet de loi C-49 à la Loi sur le cabotage. Avant d'en parler, je trouve utile de vous en présenter le contexte.

L'entente commerciale conclue entre le Canada et l'Union européenne compte des concessions qui ouvrent le marché canadien aux services de cabotage des navires étrangers exploités par des sociétés de l'Union européenne. Ces concessions ont été accordées sans consulter premièrement les fournisseurs de services canadiens et sans obtenir de concessions réciproques de l'Union européenne. Les concessions qui nous préoccupent le plus sont celles des services de transport d'alimentation entre les ports de Halifax et de Montréal.

Les armateurs canadiens comprennent que l'AECG est un fait accompli et qu'on n'a d'autre choix que d'accepter ces concessions.

Le projet de loi C-49 propose d'apporter de nouveaux changements à la Loi sur le cabotage. Les modifications en vertu des articles 70 à 72 auront pour effet de libéraliser complètement la concession qui permet à un opérateur étranger d'utiliser le navire étranger de son choix pour déplacer ses conteneurs vides entre des ports situés au Canada.

Pour être clair, nos armateurs ne s'opposent pas à cette concession, pourvu que cette activité se limite aux conteneurs vides exclusivement et qu'elle ne se déroule jamais à des fins commerciales. Nous avons cependant une préoccupation importante : comment les autorités canadiennes procéderont-elles pour surveiller cette activité et s'assurer qu'on ne transporte que des conteneurs vides sans contrepartie?

Nous comprenons que l'Agence des services frontaliers du Canada surveille les conteneurs qui entrent au Canada et qui en sortent. Sans un régime de surveillance et d'application robuste et efficace, rien ne peut empêcher une personne de déplacer des conteneurs vides qui se retrouveraient ainsi impliqués dans les activités de cabotage de marchandises et à l'intérieur de conteneurs chez nous.

Je vais parler maintenant au nom de l'ensemble de nos membres. Nous approuvons la disposition du projet de loi C-49 concernant son intention d'offrir davantage d'options de financement aux ports en octroyant ou en garantissant des prêts par l'entremise de la nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada.

Je devrais ajouter que nous ne voudrions pas que de tels prêts soient compensés par une diminution du passif-prêts ou des limites du pouvoir d'emprunt à laquelle les ports se trouvent confrontés en vertu des règles de Transports Canada.

Again, on behalf of the Canadian shipowners of the CMC and other members, I thank the committee for this opportunity to speak with you. I welcome any questions you might have.

Sarah Clark, Chief Executive Officer, Fraser River Pile and Dredge: Fraser River Pile and Dredge, located in Vancouver, British Columbia, conducts dredging operations in B.C. and other locations across the country. I am here to speak to you today on behalf of an informal coalition of dredging companies that operate from coast to coast.

We thank the committee for the opportunity to present our views and the consequences of amending the Coasting Trade Act, as outlined in Bill C-49. This is a fresh opportunity to address the impacts of the Canada-EU Comprehensive Economic and Trade Agreement, known as CETA.

To be clear, we are eager to compete in a vibrant global market. We support CETA. However, CETA did not provide any reciprocity for us in the European market but streamlined access for Europeans in Canada. We have been simply asking for a level playing field to compete in.

Opening routes to Canada and international shipping vessels brings consumer goods to Canadian markets and takes our export products around the world. Without dredging, ports in major cities across the country would be inaccessible to global trade and transportation. Industrial operations would not be able to function.

The companies that comprise our coalition actively compete and comply with rigorous government regulations concerning labour, environmental protection, safety and operating standards, while regularly submitting to routine major inspections that are among the most rigorous in the world. Canadian dredging companies also provide well paid, middle class salaries which, in turn, fuel local economies across the country.

If a level playing field is not created and maintained, the Canadian dredging companies will face structural disadvantages when bidding on contracts, as we pay market rates and benefits that reflect the skills of our crew members in Canada.

For example, foreign crews are typically compensated at about a third or less of the rates we pay. In 2015, the average monthly salary for a chief engineer on a Canadian vessel was $15,000 U.S. The same position on a Dutch crew was about $7,000 U.S.

Une fois de plus, et je m'exprime ici au nom des armateurs canadiens qui sont membres de la CCM et d'autres membres, je souhaite remercier le comité de m'avoir offert l'occasion de comparaître. Je vous invite à me poser vos questions.

Sarah Clark, directrice générale, Fraser River Pile and Dredge : L'entreprise Fraser River Pile and Dredge, située à Vancouver, en Colombie-Britannique, effectue des travaux de dragage en Colombie-Britannique et dans le reste du pays. Je suis ici aujourd'hui pour vous parler au nom d'une coalition informelle d'entreprises de dragage actives d'un océan à l'autre du pays.

Nous remercions le comité de cette occasion de présenter notre point de vue sur les conséquences de la modification de la Loi sur le cabotage proposée dans le projet de loi C-49. Il s'agit pour nous d'une toute nouvelle possibilité d'atténuer l'incidence de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, ou AECG.

Disons-le clairement, nous avons hâte de rivaliser au sein d'un marché mondial dynamique. Nous appuyons l'AECG. Cependant, l'AECG n'a offert aucune réciprocité pour nous dans le marché européen, mais a simplifié l'accès des Européens au marché canadien. Nous demandons seulement des règles du jeu équitables.

Ouvrir des routes aux bâtiments de transport canadiens et étrangers permet d'importer des produits de consommation au Canada et d'exporter nos produits partout dans le monde. Sans dragage, les ports des grandes villes du monde entier deviendraient inaccessibles au commerce mondial et aux activités de transport. Les industries ne pourraient plus fonctionner.

Les entreprises formant notre coalition observent activement les règlements gouvernementaux stricts relatifs aux normes du travail, à la protection de l'environnement, à la sécurité et aux normes du travail, à la protection de l'environnement, à la sécurité et aux normes d'exploitation, tout en se pliant régulièrement à des inspections de routine majeures. Les entreprises de dragage canadiennes versent aussi de bons salaires à des Canadiens de la classe moyenne qui, à leur tour, font tourner les économies locales partout au pays.

Si on n'établit pas et ne maintient pas des règles du jeu équitables, les entreprises de dragage canadiennes feront face à des désavantages structurels lorsqu'elles soumissionneront à des marchés, car elles versent le taux du marché et défraient des avantages sociaux correspondant, au Canada, aux compétences de nos équipages.

Par exemple, les équipages étrangers sont généralement rémunérés au tiers environ du taux que nous payons. En 2015, le salaire mensuel annuel d'un chef mécanicien sur un bâtiment canadien était de 15 000 dollars américains, tandis que la

As salaries represent about one-third of the vessel's operating costs, foreign companies will operate at a significant advantage over Canadian companies, leaving Canadian seafarers out of work. The playing field is inherently uneven, to the detriment of Canadian companies.

Prior to Bill C-30, foreign flagged vessels were required by the Coasting Trade Act to obtain a coasting trade licence. This process was structured to ensure that foreign flagged vessels adhered to the same laws and regulations as Canadian ships, but even that structure faced monitoring and enforcement challenges.

Under CETA, European dredgers will have greater access to our waters and greater opportunity for non-compliance in areas such as human resources, environmental compliance and safety.

Turning to what we recommend as reasonable solutions, our key ask of this committee is that it recommend to the government the establishment of an operational enforcement protocol, binding the deputy ministers of all relevant departments and agencies.

We are not seeking the establishment of a new enforcement arm of the government. We are simply recommending that the government take note of the number and seriousness of the enforcement issues at play where foreign crews on foreign flagged vessels are concerned: labour, safety, environmental and tax issues.

Right now, the interdepartmental coordination is under resourced and leaves it to the industry and our workers to police our waters. This seems unacceptable for Canada as a modern maritime and trading nation.

Let's address the level playing field issue for Canadian dredgers. While we are at it, let's also be much more proactive when it comes negotiating future trade agreements. Canada needs to be the champion of full reciprocity on the water for our industry, our workers and our national interest.

[*Translation*]

Martin Fournier, Executive Director, St. Lawrence Shipoperators: Good evening, honourable senators. Thank you for giving us the opportunity to share our comments and

rémunération pour le même poste sur un bâtiment hollandais était d'environ 7 000 dollars américains.

Comme les salaires constituent environ un tiers des frais d'exploitation d'un dragueur, les entreprises étrangères disposeront d'un avantage concurrentiel important par rapport aux entreprises canadiennes, ce qui privera de travail des marins canadiens. Dans ce scenario, les règles du jeu sont fondamentalement injustes pour les entreprises canadiennes et, en fin de compte, pour leurs employés et leur famille.

Avant le projet de loi C-30, la Loi sur le cabotage exigeait que les navires battant pavillon étranger obtiennent un permis de cabotage. Ce processus était structuré de manière à ce que les navires battant pavillon étranger observent les mêmes lois et règlements que les bâtiments canadiens, mais on rencontrait déjà des difficultés dans la surveillance et l'application de cette structure.

Au titre de l'AECG, les dragueurs européens auront un plus large accès à nos eaux et auront par conséquent plus d'occasions d'ignorer la loi dans des secteurs comme les ressources humaines, l'environnement et la sécurité.

En nous cantonnant à recommander des solutions raisonnables, notre principale demande au comité est qu'il propose au gouvernement l'établissement d'un protocole d'application opérationnelle de la loi liant les sous-ministres de tous les ministères et organismes concernés.

Nous ne cherchons pas la création d'une nouvelle branche d'application de la loi. Nous recommandons simplement que le gouvernement prenne conscience du nombre et de la gravité des problèmes d'application de la loi se présentant lorsque des équipages étrangers de navires battant pavillon étranger sont concernés : normes du travail, sécurité, enjeux environnementaux et fiscaux.

À l'heure actuelle, par rapport à la coordination ministérielle, les ressources sont insuffisantes, ce qui laisse à l'industrie et aux travailleurs la tâche de faire respecter la loi dans nos eaux. C'est complètement inacceptable pour une nation moderne, maritime et commerciale comme le Canada.

Réglons la question des règles du jeu équitables pour les dragueurs canadiens. De plus, tant qu'à y être, soyons beaucoup plus proactifs au moment de la négociation de futurs accords commerciaux. Le Canada doit se faire le champion de la réciprocité sur les eaux au nom de notre industrie, de nos travailleurs et de notre intérêt national.

[*Français*]

Martin Fournier, directeur général, Armateurs du Saint-Laurent : Bonsoir, honorables sénateurs. Merci de nous donner l'occasion de vous faire part de nos commentaires et

concerns regarding Bill C-49, especially regarding proposed amendments to the Coasting Trade Act.

The mission of our association, St. Lawrence Shipoperators, is to represent and promote the interests of domestic ship operators, to support their growth and to ensure the development of marine transport on the St. Lawrence. There are 15 Canadian shipowners in our group that operate a fleet of over 130 ships employing Canadian seafarers. Our members' fleets sail on the St. Lawrence River and the Great Lakes and serve the Atlantic provinces and the Arctic.

The activities of this fleet on the St. Lawrence River and the Great Lakes create over 44,000 jobs directly, generate close to $2 billion in tax revenue for the provinces and the federal government, and create economic spinoff benefits of close to $3.2 billion.

The marine industry consequently plays an essential role in Canada's competitiveness and prosperity, and in that of all of North America. It is important to mention that marine transport activities between two ports in Canada are carried out under the Coasting Trade Act, the purpose of which is to support national marine interests by reserving Canadian coastal shipping to ships that are registered in Canada and have Canadian crews on board.

In the United States, since 1920, the Merchant Marine Act, better known as the Jones Act, protects the American domestic shipping industry by ensuring that cabotage is done by ships built in the United States that fly American flags, are held by American interests, and have American crews on board. Many other countries in the world, including the European countries, have similar acts that also protect their market.

One fact to be noted is that during the negotiations that led to the Comprehensive Economic and Trade Agreement, CETA, with Europe, the countries of the European Union did not open their markets to Canadian ship operators. Canada is the only country that agreed to yield part of its market without reciprocity —

[*English*]

The Chair: Mr. Fournier, Mr. Fournier.

[*Translation*]

Mr. Fournier: — to protect its marine industry, upon which depend the vitality and sustainability of domestic marine transportation —

[*English*]

The Chair: I am wondering if you could slow down a little bit.

préoccupations à l'égard du projet de loi C-49, surtout en ce qui concerne les modifications proposées à la Loi sur le cabotage.

Les Armateurs du Saint-Laurent sont une association ayant comme mission de représenter et de promouvoir les intérêts des armateurs domestiques pour soutenir leur croissance et assurer le développement du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent. Notre association regroupe 15 armateurs canadiens opérant une flotte de plus de 130 navires sur lesquels travaillent des marins canadiens. La flotte de nos membres navigue sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs et dessert les provinces atlantiques et l'Arctique.

Les activités de cette flotte sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs créent plus de 44 000 emplois directs, génèrent près de deux milliards de dollars en revenus fiscaux pour les provinces et le fédéral et engendrent des retombées économiques de près de 3,2 milliards de dollars.

L'industrie maritime joue donc un rôle essentiel pour la compétitivité et la prospérité du Canada et de l'ensemble de l'Amérique du Nord. Il est important de mentionner que les activités de transport maritime entre deux ports du Canada sont réalisées en vertu de la Loi sur le cabotage, qui vise notamment à soutenir les intérêts maritimes nationaux en réservant le cabotage canadien aux navires immatriculés au Canada et ayant à bord des équipages canadiens.

Aux États-Unis, depuis 1920, la Merchant Marine Act, mieux connu sous le nom de Jones Act, protège l'industrie maritime domestique américaine en s'assurant que le cabotage soit effectué par des navires construits aux États-Unis, battant pavillon américain, détenus par des intérêts américains et ayant à leur bord des équipages américains. De nombreux autres pays dans le monde, dont les pays d'Europe, ont des lois qui protègent également leur marché.

Fait à noter, lors des négociations qui ont mené à l'Accord économique et commercial global (AECG) avec l'Europe, les pays de l'Union européenne n'ont pas ouvert leur marché aux armateurs canadiens. Seul le Canada a accepté de concéder une partie de son marché, et ce, sans réciprocité...

[*Traduction*]

Le président : Monsieur Fournier, monsieur Fournier.

[*Français*]

M. Fournier : ... pour protéger son industrie maritime, il en va de la vitalité et de la pérennité du transport maritime domestique...

[*Traduction*]

Le président : Je vous demanderais de ralentir un peu, s'il vous plaît.

[*Translation*]

Mr. Fournier: — it's important to mention that foreign ship operators do not operate under the same rules and do not have to meet the same requirements as Canadian ship operators who operate Canadian flag ships.

As an example, the study carried out in 2015 by Ernst & Young and by the Innovation Maritime centre on the cost of crews on board European ships, which are authorized to operate in Canadian waters under CETA, showed that they sometimes represent as little as 30 per cent of the cost of a Canadian crew. Under Bill C-49, the gaps in remuneration with crews from other countries will be even greater. In barely more than a year, this is the second time that amendments to the Coasting Trade Act are being proposed.

St. Lawrence Shipoperators considers that, generally speaking, free trade agreements are beneficial to the Canadian economy, and we support Canada in its efforts to increase trade and the competitiveness of our economy. We are, however, concerned about the impact of the breaches to the Coasting Trade Act, and the concessions involving the domestic marine sector granted in the course of negotiating trade agreements.

Moreover, St. Lawrence Shipoperators and its members, as well as several representatives of the industry who took part in the government-industry joint working group on the implementation of CETA with Europe, have on many occasions expressed their worry as to the effectiveness of the system and of the measures that are currently in place to monitor and efficiently oversee the cabotage activities of foreign ships.

Many requests have been made to put a monitoring system in place. That request was also submitted to the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade, which was tasked with studying Bill C-30, and even made this a recommendation. It is essential that that surveillance system be put in place and that it include all of the government departments and agencies concerned, including Transport Canada, the Canada Border Services Agency, the Canadian Transportation Agency, Immigration, Refugees and Citizenship Canada, and Employment and Social Development Canada.

St. Lawrence Shipoperators has always opposed any opening of the Coasting Trade Act that would allow foreign ships to provide cargo transport between two Canadian ports. That market is reserved to Canadian ships, which, in compliance with Canadian regulatory requirements and standards, are designed, adapted and optimized to take into account the many navigation challenges in the waters and navigable seaways of Canada.

[*Français*]

M. Fournier : ... important de mentionner que les armateurs étrangers ne fonctionnent pas selon les mêmes règles et ne rencontrent pas les mêmes exigences auxquelles sont soumis les armateurs canadiens qui opèrent des navires sous pavillon canadien.

À titre d'exemple, une étude réalisée en 2015 par Ernst & Young et par le centre Innovation maritime, sur le coût des équipages pour les navires européens qui sont autorisés à opérer en eau canadienne en vertu de l'AECG, le coût représente parfois aussi peu que 30 p. 100 du coût d'un équipage canadien. Les écarts de rémunération avec des équipages provenant d'autres pays, comme prévu dans le projet de loi C-49, sont encore plus grands. En un peu plus d'un an, c'est la deuxième fois que des modifications à la Loi sur le cabotage sont proposées.

Armateurs du Saint-Laurent considère que les accords de libre-échange sont, de façon générale, bénéfiques à l'économie canadienne et soutient le Canada dans ses efforts pour accroître le commerce et la compétitivité de son économie. Nous sommes cependant inquiets quant aux impacts des brèches faites dans la Loi sur le cabotage et quant aux concessions qui touchent le secteur maritime domestique et qui sont accordées dans le cadre des négociations des accords commerciaux.

De plus, Armateurs du Saint-Laurent et ses membres, de même que plusieurs représentants de l'industrie ayant participé aux travaux du groupe de travail mixte gouvernement-industrie sur l'implantation de l'AECG avec l'Europe ont, à de nombreuses reprises, exprimé leurs inquiétudes quant à l'efficacité du système et des mesures qui sont actuellement en place pour surveiller et contrôler efficacement les activités de cabotage qui sont effectuées par des navires étrangers.

Des demandes afin qu'un système de surveillance soit mis en place ont été faites à de nombreuses reprises. Cette requête a également été formulée devant le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international qui a été chargé d'étudier le projet de loi C-30 et en a fait même une recommandation. Il est essentiel que ce système de surveillance soit mis en place et qu'il inclue l'ensemble des ministères et agences gouvernementales concernés, dont Transports Canada, l'Agence des services frontaliers, l'Office des transports du Canada, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, et Emploi et Développement social Canada.

Depuis toujours, Armateurs du Saint-Laurent s'est opposé à toute ouverture de la Loi sur le cabotage qui permettrait aux navires étrangers d'assurer le transport de marchandises entre deux ports canadiens. Ce marché est réservé aux navires canadiens qui, conformément aux exigences réglementaires et aux normes canadiennes, sont conçus, adaptés, optimisés pour tenir compte des nombreux défis de la navigation dans les eaux et les voies navigables du Canada.

By respecting these standards, which are amongst the strictest and most stringent in the world, Canadian ships contribute to navigation safety and the protection of the environment.

[*English*]

The Chair: Mr. Fournier, we have a problem in that you were speaking so quickly and I wasn't able to get to you because you couldn't hear me. The interpreters had a tough time trying to figure out what you were saying. A number of us, who don't understand French, had some difficulty with that.

I don't know how members want to handle this. Do you want the second half, or are we okay with what we have?

Senator Plett: Have Senator Cormier and Senator Boisvenu ask him questions.

The Chair: I want to know if any other members missed the back half. We got the first half of it, but it was the back half that was missing.

Senator Bovey: Is there anything written?

The Chair: They will be able to listen to the tape, I think, and translate that. We will have that.

We're going to proceed and ask questions. Mr. Fournier, in your answers, if you could be slower, that will help our translation a lot.

Senator Plett: I am going to ask one question, basically, of the whole group.

First of all, we're into an area that I don't understand a lot about. Clearly, we have been dealing with the rails and the airlines. We've been dealing with the western grain farmers. Those are areas that I understand.

Much of what was discussed here today isn't my bailiwick. Over the period of all the meetings we have had, we have primarily had two witnesses who were entirely supportive of Bill C-49. All other witnesses have had some concerns over it. I now find we possibly have a third witness who is fairly supportive of Bill C-49.

My question to all of you is the same. Obviously, we will hear from Senator Mitchell at some point, maybe not tonight. Certainly, it is important to pass this bill through here, come hell or high water, to ramrod it through because the country will stall and our economy will go haywire if we don't get Bill C-49 done in the next couple of weeks.

Par le respect de ces normes parmi les plus sévères et les plus élevées au monde, les navires canadiens contribuent à la sécurité de la navigation et à la protection de l'environnement.

[*Traduction*]

Le président : Monsieur Fournier, nous avons un problème. Vous parliez extrêmement vite et je n'ai pu vous interrompre parce que vous ne m'entendiez pas. Les interprètes avaient de la difficulté à comprendre ce que vous disiez. Cela pose problème à ceux d'entre nous qui ne comprennent pas le français.

Je ne sais pas comment les membres du comité souhaitent procéder. Voulez-vous entendre la deuxième partie, ou pouvons-nous nous contenter de ce que nous avons déjà entendu?

Le sénateur Plett : Demandez au sénateur Cormier et au sénateur Boisvenu de lui poser des questions.

Le président : J'aimerais savoir si d'autres sénateurs ont manqué la dernière partie. Nous avons entendu la première, mais pas l'autre.

La sénatrice Bovey : A-t-on un document?

Le président : Je pense qu'on écoutera l'enregistrement, puis ce sera traduit. C'est ce que nous aurons.

Nous allons poursuivre avec les séries de questions. Monsieur Fournier, si vous pouviez parler plus lentement pour répondre, cela aiderait beaucoup nos interprètes.

Le sénateur Plett : Je vais poser une question qui s'adresse essentiellement à l'ensemble du groupe.

Premièrement, nous traitons d'un domaine que je ne comprends pas très bien. Nous avons évidemment étudié les secteurs ferroviaire et aérien et le secteur du transport des grains de l'Ouest. Ce sont les secteurs que je connais.

Beaucoup d'aspects abordés aujourd'hui ne sont pas dans mes cordes. Dans toutes nos réunions, seulement deux témoins ont appuyé le projet de loi C-49 sans réserve. Tous les autres témoins avaient des préoccupations. Je pense que nous avons peut-être trouvé un troisième témoin plutôt favorable au projet de loi C-49.

Je vous pose donc la même question. Nous entendrons évidemment le sénateur Mitchell un moment donné, mais peut-être pas ce soir. Manifestement, il est important d'adopter le projet de loi ici, coûte que coûte, voire d'en forcer l'adoption, car si nous n'adoptons pas le projet de loi C-49 d'ici deux ou trois semaines, le pays sera paralysé et notre économie partira en vrille.

Do all of you believe, and very briefly because my preamble was too long, that there is reason to slow down Bill C-49 to get what you think we should put in to Bill C-49 to make it, in your opinion, the right piece of legislation?

Basically I got from Ms. Kancens, that she is happy with the bill but from everybody else there was at least something. Very quickly, in 20 seconds or less, tell us whether we should slow this bill down.

Mr. Ashton: As brief as I can, clauses 73 and 74 don't just affect the West Coast ports. It actually affects ports across Canada.

In B.C. right now, we have approximately $1 billion in private money to be invested in our marine facilities. In Nova Scotia, we're looking at possibly two more terminals being discussed by DP World and Western Stevedoring container terminals.

There's more money out there, but if we put the cart before the horse, if we open up the infrastructure bank not just to the Port of Vancouver but to all ports across the country, what ends up happening is we scare away all private money.

We don't need public money put into our ports. The corporations that want to move the containers through our country, they'll do that for us. We've proven it in B.C., and we will prove it on the East Coast as well.

I have to agree with Mr. Emerson, and I don't do that a lot.

Senator Plett: I do quite often.

Mr. Ashton: We quoted him as saying, "Don't change anything." It's on the front page:

> On the port authorities, my own feeling is that until there is a thorough review of the governance arrangements that deal with port authorities . . ., I get very nervous about opening up more spigots, if you like, for these authorities to get hold of more money, because I'm concerned with the governance framework . . .

I can go on with the rest, but it's right there.

Senator Plett: Please slow down.

Mr. Ashton: I am.

Ms. Kancens: On the maritime provisions of Bill C-49, certainly we are very, very pleased with the repositioning. We have been advocating for that for a long time.

Êtes-vous tous d'avis — je vous demande de répondre très brièvement, puisque mon introduction était trop longue — qu'il y a lieu de ralentir l'adoption du projet de loi C-49 afin d'y inclure toutes les dispositions que vous jugez nécessaires et ainsi faire du projet de loi C-49, de votre point de vue, la mesure législative qui convient?

Essentiellement, je crois comprendre que Mme Kancens est satisfaite du projet de loi, mais que tous les autres ont à tout le moins une préoccupation. Très brièvement, en 20 secondes ou moins, dites-nous si nous devrions retarder l'adoption du projet de loi.

M. Ashton : Je vais être le plus bref possible. Les articles 73 et 74 n'ont pas seulement une incidence sur les ports de la côte Ouest; ils touchent tous les ports au Canada.

Actuellement, en Colombie-Britannique, les investissements privés dans nos installations maritimes s'élèvent à environ 1 milliard de dollars. En Nouvelle-Écosse, les sociétés DP World et Western Stevedoring discutent de la possibilité de construire deux autres terminaux à conteneurs.

D'autres capitaux sont disponibles, mais si nous mettons la charrue devant les bœufs, si nous ne limitons pas l'accès à la banque de l'infrastructure au port de Vancouver, mais que nous ne l'élargissons à tous les ports du pays, cela aura pour résultat de faire fuir les investisseurs privés.

Il n'est pas nécessaire d'investir des fonds publics dans nos ports. Les sociétés qui veulent occuper le marché du transport de conteneurs au pays investiront pour nous. Cela a été prouvé en Colombie-Britannique, et nous ferons de même sur la côte Est.

Je suis d'accord avec M. Emerson, ce qui n'arrive pas souvent.

Le sénateur Plett : Cela m'arrive très souvent.

M. Ashton : Il dit essentiellement de ne rien changer. Nous le citons, à la première page :

> En ce qui concerne les autorités portuaires, tant qu'on n'aura pas procédé à un examen rigoureux des structures de gouvernance relatives aux autorités portuaires [...], l'idée de leur donner accès à d'autres robinets, pour ainsi dire — à des fonds supplémentaires —, me rend très nerveux, parce que je suis préoccupé par les cadres de gouvernance [...]

Je pourrais lire le reste, mais tout est là.

Le sénateur Plett : Veuillez aller plus lentement.

M. Ashton : C'est ce que je fais.

Mme Kancens : Je dois dire que nous sommes extrêmement satisfaits du recadrage des dispositions maritimes du projet de loi C-49. Nous réclamons cela depuis longtemps.

I want to take the opportunity to say that on the rail side we support provisions to strengthen shipper protections under the act to drive greater accountability from the railways, but I think there's a general consensus there would still be no mechanism in Bill C-49 to address the kind of rail efficiency issues we've seen over the last few months.

We have seen a proposal from some shipper groups for an amendment to allow the Canadian Transportation Agency to initiate investigations on its own without having to wait for a shipper to file a complaint.

In the context of having seen what has been going on for the last few months, that might be something worth looking at.

Mr. Burrows: I'll only address the marine component and give you a brief answer on behalf of the marine sector, and the answer would be no.

Ms. Clark: We are not here to ask to slow down the bill. We are asking for the government to consider strong mechanisms of reinforcement around legislation that is in place and will be put in place.

The Chair: You would like the recommendation in your presentation. Maybe we could include that as part of an observation or recommendation in our report. Would that be helpful?

Ms. Clark: Yes, that is exactly our request.

[*Translation*]

Mr. Fournier: In fact, I would say largely the same thing. We are asking that a system be put in place to control and monitor the cabotage activities that are going to be done by foreign ships.

[*English*]

The Chair: I don't know if it is ironic or not, but it's kind of interesting.

Just so I am clear from your testimony, Mr. Ashton, as part of the International Longshore and Warehouse Union, is saying no more government money; we want private sector. Mr. Burrows, President of the Chamber of Marine Commerce, is saying to let the government money flow.

What is going on with the chamber here?

Mr. Burrows: What is going on with the union?

Je tiens à profiter de cette occasion pour préciser que nous sommes favorables aux dispositions applicables au secteur ferroviaire qui visent à renforcer les mesures de protection des expéditeurs prévues dans la loi pour améliorer la reddition de comptes des sociétés ferroviaires. Je pense toutefois que l'on s'entend généralement pour dire que le projet de loi C-49 ne comprendrait toujours pas un mécanisme permettant de régler les problèmes d'efficacité du réseau ferroviaire qu'on a observé ces derniers mois.

Certains groupes d'expéditeurs ont proposé un amendement visant à autoriser l'Office des transports du Canada à entreprendre des enquêtes de son propre chef, sans être tenu d'attendre une plainte d'un expéditeur.

Étant donné ce qui s'est produit ces derniers mois, l'idée vaudrait la peine d'être étudiée.

M. Burrows : Je vais me limiter à l'aspect maritime et vous répondre brièvement au nom du secteur maritime : non.

Mme Clark : Nous ne sommes pas ici pour demander de retarder le projet de loi. Nous demandons au gouvernement d'étudier l'ajout de mécanismes rigoureux pour renforcer les lois actuelles et futures.

Le président : Cela correspond à la recommandation que vous avez présentée dans votre exposé. Dans notre rapport, nous pourrions peut-être l'intégrer à l'une de nos observations ou de nos recommandations. Serait-ce utile?

Mme Clark : Oui; c'est exactement ce que nous demandons.

[*Français*]

M. Fournier : En fait, je dirais sensiblement la même chose. On demande qu'un système soit mis en place pour contrôler et surveiller les activités de cabotage qui vont être faites par des navires étrangers.

[*Traduction*]

Le président : Je ne sais pas si c'est ironique ou non, c'est plutôt intéressant.

Je veux simplement m'assurer d'avoir bien compris vos témoignages. M. Ashton, du Syndicat international des débardeurs et manutentionnaires du Canada, a indiqué qu'il ne veut plus de fonds publics, mais plutôt ceux du secteur privé, tandis que M. Burrows, président de la Chambre de commerce maritime, est favorable au financement public.

Qu'est-ce qui se passe à la Chambre de commerce maritime?

M. Burrows : Qu'est-ce qui se passe au syndicat?

The Chair: The union, don't forget, are the longshore guys. They're kind of in this for the right reason, but, Mr. Burrows, what's happening there?

Mr. Burrows: I would be happy to answer. First of all, I would support our colleague's observation or recommendation for an observation, that from an implementation and monitoring perspective we make that notation.

It is very simple. I spoke on behalf of the port members when I mentioned that because I think this will give them better access to financing. They feel quite strongly about that. We would support that from a port perspective.

We're not advocating access for any of the private shipholders here. Let me be clear that's from a port perspective.

The Chair: You don't agree with Mr. Ashton that it may affect a private investment in the ports.

Mr. Burrows: No.

The Chair: Mr. Ashton, could we have a little discussion here?

Mr. Ashton: This is kind of strange. We have right now two container companies in the Port of Vancouver. They pay rent, for lack of a better term, to the Port of Vancouver. The Port of Vancouver then uses that money to fund a new container terminal that can hold up to three million 20-foot equivalent unit containers, which is currently what we do right now in the province of B.C.

Now what the Port of Vancouver is saying is, "We're going to utilize your money to work against you and, by the way, you can't have any ability to run the terminal, so we're going to send it out to another corporation," another company, an investment bank or whatever it is.

Then what happens is they create a fully automated terminal or mostly automated terminal, which then drives the current tenants either out of business or forces them to automate their terminals, which then drives workers out of jobs.

This bank, the way I understand it, is built to create jobs for Canadians, for the working class. That's what we're trying to do with this bank. We're not trying to destroy it by giving port authorities the ability to build fully automated super container terminals which will force their current tenants out of business or force them to change their game plan.

Le président : N'oubliez pas qu'il s'agit du syndicat des débardeurs. En quelque sorte, ils sont de cet avis pour une bonne raison, mais que se passe-t-il de votre côté, monsieur Burrows?

M. Burrows : Je suis heureux de répondre. Premièrement, j'appuie l'observation ou la recommandation de notre collègue sur l'inclusion d'un commentaire sur la mise en œuvre et la surveillance.

C'est très simple. Lorsque j'ai mentionné cela, je parlais du point de vue des autorités portuaires membres, car je pense que cela leur donnera un meilleur accès au financement. Cela leur tient à cœur. Nous sommes favorables à cela, du point de vue des ports.

Soulignons que nous ne préconisons pas un accès pour les armateurs privés. Permettez-moi d'insister : on parle uniquement des ports.

Le président : Vous n'êtes pas d'accord avec l'affirmation de M. Ashton, qui a dit que cela pourrait nuire aux investissements privés dans les ports.

M. Burrows : Non.

Le président : Monsieur Ashton, pourrions-nous avoir vos commentaires à ce sujet?

M. Ashton : C'est plutôt étrange. Actuellement, deux sociétés de transport par conteneurs exercent des activités au port de Vancouver. Elles paient un loyer, à défaut d'un meilleur terme, au port de Vancouver. Ces fonds servent à financer la construction d'un nouveau terminal à conteneurs d'une capacité maximale de trois millions de conteneurs équivalents 20 pieds, ce qui correspond à notre capacité actuelle en Colombie-Britannique.

Maintenant, la position du port de Vancouver revient essentiellement à dire qu'on utilisera notre argent pour aller contre nos intérêts, que nous ne pourrons pas assurer la gestion du terminal, qui sera confiée à une autre société, une banque d'investissement ou peu importe.

Ce qui se produira ensuite, c'est qu'ils construiront un terminal pleinement ou partiellement automatisé, ce qui forcera les locataires actuels à cesser leurs activités ou à automatiser leurs terminaux, ce qui entraînera des pertes d'emplois pour les travailleurs.

D'après ce que je comprends, cette banque a pour objectif de créer des emplois pour les Canadiens, pour la classe ouvrière. Voilà ce que nous tentons de faire avec cette banque. Nous n'essayons pas de détruire l'industrie en donnant aux autorités portuaires la capacité de construire de gigantesques terminaux à conteneurs pleinement automatisés qui forceront leurs locataires actuels à cesser leurs activités ou à modifier entièrement leur stratégie.

Our current tenants, our current customers and our current employers should be the people the ports are dealing with right now. They shouldn't be in the business of building something that will put them out of business.

Senator Mitchell: Thank you to each of you. I am kind of with Senator Plett. I am not fully conversant with these issues, so I will ask a really basic question. Could you, Ms. Kancens, give an idea of how this recapture of containers actually works?

A ship shows up in the Port of Vancouver and unloads containers. The containers have whatever they have, and they are transported to Regina. It's not a CETA flagged ship or a Canadian ship.

What happens to that container from a ship that's flagged in Japan and is sitting now in Regina? How does that get back? Does it have to come back empty? Does it have to come back on a train?

Senator Plett: If the ship is sitting in Regina we have problems.

Senator Mitchell: Climate change is going to be a problem. It could well happen; it could well happen.

Ms. Kancens: Maybe I could reset it with another example, if that works for you, just to explain it in simpler terms.

Let's say you have a container shipping line. They run a regular service between the North American East Coast and Europe. That service includes regular calls between Montreal and Halifax before they go to Europe.

That container shipping line has a customer in Halifax. That customer needs 400 empty containers because he wants to load them for an export cargo, say frozen seafood. That same container shipping line has a surplus of empty containers in Montreal, which actually happens quite often.

Right now, before Bill C-49 and before CETA provisions which only apply to ships owned by EU entities, that ship owner could not deliver those containers from Montreal to Halifax on board his own ship even though he was doing a run from Montreal to Halifax as part of that bigger string, because it was prohibited under the Coasting Trade Act.

His options would be to either get the containers from Montreal to Halifax by putting them on rail, or he would have to import them from overseas directly to Halifax.

Les ports devraient s'occuper de leurs locataires, de leurs clients et de leurs employeurs actuels plutôt que de chercher à construire quelque chose qui les forcera à cesser leurs activités.

Le sénateur Mitchell : Merci à chacun d'entre vous. Je suis en quelque sorte dans la même situation que le sénateur Plett. Je n'ai pas une connaissance approfondie de ces enjeux; je vais donc poser une question très simple. Madame Kancens, pouvez-vous nous expliquer le fonctionnement du repositionnement des conteneurs?

Un navire arrive au port de Vancouver; on débarque les conteneurs. Ils contiennent des marchandises quelconques et sont transportés à Regina. Précisons que le navire ne bat ni pavillon canadien ni pavillon d'un pays de l'AECG.

Qu'arrive-t-il au conteneur provenant d'un navire battant pavillon japonais et qui se trouve quelque part à Regina? Comment est-il retourné? Doit-il être vide? Est-il transporté par train?

Le sénateur Plett : Il y a des problèmes si le navire se trouve à Regina.

Le sénateur Mitchell : Le problème, ce seront les changements climatiques. Cela pourrait très bien arriver.

Mme Kancens : Je pourrais peut-être recommencer avec un autre exemple, si cela vous convient, pour l'expliquer plus simplement.

Prenez comme exemple une société de transport maritime par conteneurs qui assure un service régulier entre la côte Est de l'Amérique du Nord et l'Europe, et dont le service inclut des arrêts réguliers entre Montréal et Halifax avant le transport vers l'Europe.

Cette société de transport maritime par conteneurs a un client à Halifax. Ce client a besoin de 40 conteneurs vides parce qu'il veut s'en servir pour exporter des marchandises, par exemple des fruits de mer congelés. Cette même société a un surplus de conteneurs vides à Montréal, ce qui est assez fréquent, en fait.

Actuellement — donc avant l'adoption du projet de loi C-49 et la mise en œuvre des dispositions de l'AECG qui s'appliquent uniquement aux navires appartenant à des entités européennes —, cet armateur ne peut transporter les conteneurs de Montréal à Halifax sur ses propres navires, et ce, même si son trajet comprend des escales à Montréal et à Halifax, puisque cette pratique est interdite en vertu de la Loi sur le cabotage.

Les options qui s'offrent à lui sont soit de transporter les conteneurs de Montréal à Halifax par train, soit d'importer des conteneurs pour les faire livrer directement à Halifax.

If you're using rail, you're subjecting those containers to additional moves because now the containers have to go from the marine terminal to the rail terminal. They have to be loaded on to the train and make their way to Halifax, and then the whole thing has to be reversed.

You're adding costs to the process. You're adding inefficiencies in terms of logistical delays. You're doing the whole process on timing that works for the railway rather than for the carrier or the customer.

By the way, railways prefer not to carry empty containers because they don't earn revenue on them, so they will deprioritize the movement of those containers.

It should be a simple process to go from point A to point B, instead of putting a whole lot of trade chain impediments in the way that flow down not only to the carrier but to the exporter who is waiting for those containers, and that impacts the efficiency of the chain overall.

That is what you couldn't do without this amendment. Now there can be some movement if the ship owner is an EU entity, but it makes a lot more sense if it's applicable to all foreign flagged ship owners, regardless of their ownership.

Mr. Burrows: If I may add to the point, a number of us here are making the observation that we want to make sure the empty containers remain empty and don't become a stealth way of moving goods from port to port.

Ms. Kancens: I don't understand how it would happen, but absolutely. We support monitoring by Transport Canada.

Senator Mitchell: Your concern is noted.

The upshot of all of that is in a world that is increasingly driven, apart from the United States, by trade, the desire for free trade and the desire for broad-based international trade, we're essentially limiting the appeal of any number of ship lines being used to transport goods to Canada because it's awkward and inconvenient for them to recover their containers in a competitive way.

Ms. Kancens: It's an impediment. I can tell you since the CETA provisions came into effect following the passage of Bill C-30, those of our members who are EU entities are certainly repositioning their empty containers because it is helpful and it helps the trade chain.

Si vous optez pour le transport par rail, cela entraîne des déplacements supplémentaires pour les conteneurs. Ils doivent être transportés du terminal maritime au terminal ferroviaire. Ils sont chargés sur un train et expédiés à Halifax, où l'on procède à l'opération inverse.

Cela entraîne des coûts supplémentaires, et les délais d'ordre logistique se traduisent par une baisse de l'efficacité. Tout cela se fait en fonction d'un horaire qui convient au transporteur ferroviaire plutôt qu'au transporteur maritime ou au client.

Je souligne au passage que les transporteurs ferroviaires préfèrent ne pas transporter des conteneurs vides, puisqu'ils n'en tirent aucun revenu; donc, leur transport n'est pas prioritaire.

On devrait simplifier le transport d'un point « A » à un point « B » au lieu de créer dans la chaîne commerciale une série d'obstacles qui ont des conséquences non seulement pour le transporteur, mais aussi pour l'exportateur qui attend les conteneurs. Ces obstacles nuisent à l'efficacité de l'ensemble de la chaîne.

Voilà ce qu'il était impossible de faire sans cet amendement. Il faut toutefois savoir que des mouvements seraient possibles si l'armateur est une entité de l'Union européenne, mais il serait beaucoup plus logique que ce soit applicable à tous les navires battant pavillon étranger, peu importe l'armateur.

M. Burrows : Permettez-moi d'ajouter une observation que plusieurs d'entre nous ont en commun. Nous voulons nous assurer que les conteneurs vides demeurent vides et ne puissent être utilisés comme moyen clandestin pour le transport de marchandises d'un port à l'autre.

Mme Kancens : Je ne comprends pas comment cela pourrait se produire, mais je suis tout à fait d'accord. Nous sommes favorables à la surveillance par Transports Canada.

Le sénateur Mitchell : Nous avons pris note de votre préoccupation.

En somme, dans un monde de plus en plus axé sur le commerce — en excluant les États-Unis — et déterminé à favoriser le libre-échange et à élargir les marchés commerciaux internationaux, nous nous retrouvons essentiellement à réduire l'attrait du transport des marchandises au Canada chez les transporteurs maritimes, puisqu'il leur est difficile de récupérer leurs conteneurs à un coût concurrentiel.

Mme Kancens : C'est un obstacle. Je peux vous dire que depuis l'entrée en vigueur des dispositions de l'AECG après l'adoption du projet de loi C-30, nos entités membres issues de l'Union européenne ont repositionné leurs conteneurs vides pour des questions d'ordre pratique et parce que cela favorise le fonctionnement de la chaîne commerciale.

Really, right now, it's focused on the Montreal to Halifax segment. We see some opportunities, probably Montreal to Saint John and ultimately Vancouver-Prince Rupert as well.

It is a very, very useful provision for us because our members are carriers, but it's useful for exporters as well.

Senator MacDonald: I want to go back to the feeder concerns in the ports of Halifax and Montreal.

Ms. Kancens, in your presentation you seem to be in support of the changes that were made in regard to the EU. Am I correct?

Ms. Kancens: Just to be clear, there's nothing in Bill C-49 that has to do with feedering.

Senator MacDonald: I understand that.

Ms. Kancens: We think the feedering in Bill C-30 represents some interesting opportunities. To be fair, we weren't involved in the CETA negotiating process, so that came to us as a kind of surprise, but certainly it's interesting.

Senator MacDonald: Mr. Burrows, I want to ask you a question. In your presentation you said the concessions that concern you the most are those for feeder transportation services between the ports of Halifax and Montreal.

Could you elaborate on that?

Mr. Burrows: In the same way, the focus here is on the movement of empty containers. Our broader position would be that we wouldn't want that to become the beginning of a slippery slope toward movement of cargo. That's really what that position is all about.

Senator MacDonald: You mentioned your concern that we didn't obtain reciprocal concessions from the EU.

Could you define reciprocal?

Mr. Burrows: Again, I guess it's going back to the original CETA concessions implemented by the initial change to the Coasting Trade Act. That added in the new exceptions to the general rule that a foreign vessel cannot provide commercial services in Canada without a licence.

My understanding is that was not reciprocated for Canadians in Europe.

On se concentre actuellement sur le segment de Montréal-Halifax, mais il existe d'autres occasions, à notre avis, probablement de Montréal à Saint John et aussi, à terme, entre Vancouver et Prince Rupert.

Cette disposition nous sera extrêmement utile, étant donné que nos membres sont des transporteurs, mais elle sera aussi utile aux exportateurs.

Le sénateur MacDonald : J'aimerais revenir sur les enjeux liés aux services de transport d'alimentation entre les ports de Halifax et de Montréal.

Madame Kancens, dans votre exposé, vous sembliez à être favorable aux modifications relatives à l'Union européenne. Ai-je raison?

Mme Kancens : Pour être bien clair, il n'y a rien dans le projet de loi C-49 concernant le service de transport.

Le sénateur MacDonald : Je comprends cela.

Mme Kancens : À notre avis, le service de transport dont il est question dans le projet de loi C-30 présente des possibilités intéressantes. Honnêtement, nous n'avons pas participé aux négociations entourant l'AECG. Donc, nous avons été quelque peu surpris, mais c'est certainement intéressant.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Burrows, j'aurais une question à vous poser. Dans votre exposé, vous avez dit que les concessions qui inquiètent le plus sont celles concernant les services de transport entre les ports d'Halifax et de Montréal.

Pourriez-vous nous fournir plus de détails à ce sujet?

M. Burrows : Il est question ici du transport de conteneurs vides. De façon générale, nous ne voulons pas que cela devienne une pente glissante pour le transport de marchandises. C'est vraiment sur cela que s'appuie notre position.

Le sénateur MacDonald : Vous dites que ce qui vous inquiète, c'est que nous n'avons pas eu de concessions réciproques de la part de l'Union européenne.

Comment définissez-vous « réciproques »?

M. Burrows : Encore une fois, je reviens aux concessions d'origine qui figurent dans l'AECG mises en œuvre lors des modifications initiales à la Loi sur le cabotage. Cela a eu pour effet d'ajouter aux nouvelles exceptions à la règle générale qu'un navire étranger ne peut pas offrir de services commerciaux au Canada sans avoir un permis à cette fin.

Si j'ai bien compris, cette restriction ne s'applique pas aux navires canadiens en Europe.

Senator MacDonald: Would there be a particular reason why it wouldn't be reciprocated? Would there be another sort of concession in another area? Do you know?

Mr. Burrows: I really don't know. That was before my time in the sector, so I don't have a lot of history on that issue. Maybe Ms. Kancens does.

Ms. Kancens: I believe it was another concession in another area, but I couldn't tell you what it was. We were not privy to any of those discussions, so we sort of tried to piece it together after the fact as well.

Senator Bovey: I would like to ask a question, please, of Ms. Clark.

You recommended as a solution to the committee that the government establish an operational enforcement protocol binding on the deputy ministers of all relevant departments and agencies. One of the common themes and questions we've been asking through all the hearings is what's critical in the legislative aspect of this and what's critical in the regulatory aspect.

In our recommendation to the government, would you be recommending a regulation rather than building it into the law itself?

Ms. Clark: We would be looking for whatever was most effective. Right now, in order to enforce the requirements on foreign flagged dredges, a number of different departments are involved. We spend a lot of time with those different departments. We see that there is not a binding protocol across them. There's informal cooperation.

In the past this has not worked. Now that there's no coasting trade licence required for the foreign flagged vessels, it will be even more difficult to know when they're in Canada and what kind of crew they're operating with. It would be very hard for CBSA agents, for example, to understand who needed a visa, did they go through the LMIA process, or is it okay to have all foreign crew or should they have been Canadian.

We're looking for an effective mechanism of cooperation across those departments.

Senator Bovey: You're really looking at a means of enforcement regulation so that it's consistent across all aspects of the sector.

Ms. Clark: Yes. We've been told we're part of the enforcement. We don't even have notification of when these vessels come.

Le sénateur MacDonald : Y a-t-il une raison pour cela? Y aurait-il une autre sorte de concession dans un autre domaine? Le savez-vous?

M. Burrows : Je l'ignore. C'était avant mon arrivée dans le secteur. Donc, je ne connais pas vraiment l'historique de cette question. Peut-être que Mme Kancens pourrait vous répondre.

Mme Kancens : Si je ne m'abuse, il y a eu une concession dans un autre domaine, mais je ne saurais vous dire lequel. Nous n'avons pas été mis au courant de ces discussions. Donc, nous aussi avons tenté d'assembler les pièces du casse-tête après coup.

La sénatrice Bovey : J'aurais une question à poser à Mme Clark.

À titre de solution, vous recommandez au comité que le gouvernement établisse un protocole d'application opérationnel de la loi liant les sous-ministres de tous les ministères et organismes concernés. Certaines des questions communes soulevées lors de nos audiences étaient les suivantes : qu'est-ce qui est essentiel dans le volet législatif et qu'est-ce qui est essentiel dans le volet réglementaire?

Dans nos recommandations au gouvernement, devrait-on recommander l'adoption d'un règlement plutôt que d'introduire le protocole dans la loi?

Mme Clark : Nous voulons ce qui sera le plus efficace. Pour le moment, l'application des exigences relatives aux dragueurs battant pavillon étranger demande la participation de plusieurs ministères. Nous collaborons beaucoup avec les ministères concernés. Nous remarquons qu'il n'y a aucun protocole contraignant commun pour ces ministères; il ne s'agit que d'une coopération non officielle.

Par le passé, cela n'a pas fonctionné. Maintenant que les navires battant pavillon étranger ne sont plus tenus de posséder un permis de cabotage, il est encore plus difficile de savoir quand ils se trouvent au Canada et de connaître la composition de leur équipage. Il serait très difficile pour les agents de l'ASFC, par exemple, de savoir qui doit avoir un visa, si l'équipage a respecté le processus d'EIMT ou s'il est acceptable que tout l'équipage soit étranger.

Nous voulons un mécanisme de coopération efficace pour tous les ministères concernés.

La sénatrice Bovey : Ce que vous souhaitez vraiment, c'est un moyen vous permettant d'appliquer uniformément la réglementation dans tous les aspects du secteur.

Mme Clark : C'est exact. On nous a dit que nous avions un rôle à jouer dans l'application de la réglementation, mais nous ne savons même pas lorsque ces navires arrivent au pays.

How can we help enforce as the private company? We can do our best, but we've been given an email to report things.

[*Translation*]

Senator Cormier: My question is for Mr. Fournier. I want to give you an opportunity to summarize your thoughts. You spoke about issues related to CETA, the Comprehensive Economic and Trade Agreement; you spoke about issues having to do with foreign ships. In your opinion, what are these issues having to do with the presence of foreign ships in our waters? What requirements must they respect, and how does Bill C-49 meet these requirements or fail to meet them?

Mr. Fournier: The main request we have with regard to the bill before you concerns the implementation of a system of surveillance and monitoring of coasting activities. With CETA, and now with Bill C-49, we are seeing breaches in and concessions to the Coasting Trade Act that affect the activities of our members and ship operators. Since the economic agreement with Europe is a done deal, we want to make sure that the cabotage activities that will take place here will be adequately monitored and that information will be provided to Customs and Excise, Employment and Immigration Canada, Transport Canada, and so on and so forth.

A question was put earlier about the absence of reciprocity between Canada and Europe in the agreement. The chief negotiator told us that the concession was made at the last minute to satisfy European requirements, and that he thought it was not a good idea at the time to ask for reciprocity. This means that we have members now who sail to the Arctic and pass by Greenland, but cannot make transport stops between two ports in Greenland, even though they are sailing close by. This absence of reciprocity is harmful to our industry. An agreement should be equitable, and favour reciprocity between two economic actors in the context of these agreements.

Senator Cormier: To what extent does this bill meet or not meet those expectations?

Mr. Fournier: It does not meet them with regard to the monitoring and oversight of coastal trade. At this time, there is no structure that would permit that follow up. From our discussions with Transport Canada, we know that the standing request is: "advise us if you witness something." I do not think that that is an efficient system. As an industry, we have the duty to inform Transport Canada of any irregularities.

Senator Cormier: Thank you, sir.

Comment pouvons-nous avoir le même pouvoir que l'entreprise privée? Nous pouvons faire de notre mieux, mais tout ce que nous avons, c'est une adresse courriel pour fournir des signalements.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Ma question s'adresse à M. Fournier. Je veux vous donner l'occasion de synthétiser vos propos. Vous avez parlé des enjeux liés à l'Accord économique et commercial global (AECG), vous avez parlé des enjeux liés aux navires étrangers. À votre avis, quels sont les enjeux liés à la présence de navires étrangers? Quelles exigences doivent-ils respecter et comment le projet de loi C-49 répond-il ou non à ces exigences?

M. Fournier : Le principal commentaire que je peux faire à l'égard du projet de loi à l'étude concerne la question de la mise en place d'un système de surveillance et de contrôle des activités de cabotage. On a vu avec l'AECG et maintenant avec le projet de loi C-49 des ouvertures et des concessions qui sont faites au niveau de la Loi sur le cabotage et qui viennent affecter les activités de nos membres et de nos armateurs. L'accord économique avec l'Europe étant déjà conclu, on veut s'assurer que les activités de cabotage qui seront menées ici pourront faire l'objet d'une surveillance adéquate avec les informations qui seront fournies à Douanes et accise, à Emploi et Immigration Canada, à Transports Canada, et ainsi de suite.

Une question a été posée plus tôt sur l'absence de réciprocité entre le Canada et l'Europe dans l'accord. Le négociateur en chef nous a dit que la concession a été faite à la dernière minute pour satisfaire les exigences des Européens et qu'il n'a pas cru bon de demander une réciprocité. Ce qui fait qu'on a des membres qui vont dans l'Arctique et qui passent à côté du Groenland et qui ne peuvent faire d'arrêts de transport entre deux ports au Groenland alors qu'ils circulent à proximité. Cette absence de réciprocité est nuisible à l'industrie. Un accord doit être équitable et favoriser une réciprocité entre deux acteurs économiques dans le cadre des accords.

Le sénateur Cormier : Dans quelle mesure le projet de loi répond-il ou non à ces attentes?

M. Fournier : Il ne répond pas au niveau de la surveillance et du contrôle des activités de cabotage. À l'heure actuelle, aucune structure ne permet ce suivi. Lors de nos discussions avec Transports Canada, la demande était : « informez-nous si vous êtes témoin de quelque chose ». Je ne crois pas que ce soit un système efficace. En tant qu'industrie, on a le devoir d'informer Transports Canada des irrégularités.

Le sénateur Cormier : Merci, monsieur.

[*English*]

Senator Duffy: Thank you to the witnesses.

Mr. Ashton, I was intrigued by and frankly delighted to see your quotation of an old friend of everyone on this committee, the Honourable David Emerson.

Those of us on the East Coast are concerned about the infrastructure required to have efficient and good working ports. You mentioned two more possibilities of terminals in Nova Scotia. Are those based in the Halifax area, or are you looking at Sydney?

Mr. Ashton: It would be Sydney and Melford.

Senator Duffy: And Melford is on the Strait of Canso.

I understand from my colleague Senator MacDonald, who is the senator for Cape Breton, that they have problems there with the rail lines; in other words, the infrastructure.

While you wouldn't want federal infrastructure money put into the terminals at these ports, proposed new ports, how would you feel about federal funds to upgrade the rail line interconnection to make these ports feasible?

Mr. Ashton: I am actually really happy that you asked me that question.

In my opinion, port authorities is infrastructure. Build it. I'll give you examples from the Port of Vancouver. That's where I am from and that's what I know.

On the north side of the shore in Vancouver at Neptune Terminals there was a rail line that always got in the way of workers going back and forth. We were late getting there and late leaving, so the port authority built an overpass which moved us quicker. That never stopped us and that means the railway could move freer.

On the south side of the shore it was the same thing. We were having issues with the railways, cars going by and emergency vehicles getting to traumatic events. The port authority built overpasses for the freer movement of trucks, the freer movement of vehicles.

The over at Deltaport on the causeway the same thing happened. We were having issues with rail and with congestion, so the port authority built overpasses. They improved the infrastructure. They didn't build terminals that would be competing with their current customers and possibly putting them out of business. In my humble opinion, the port authorities'

[*Traduction*]

Le sénateur Duffy : Merci aux témoins d'avoir accepté notre invitation.

Monsieur Ashton, j'ai été intrigué et, honnêtement, très heureux de vous entendre citer un vieil ami de nous tous au comité, l'honorable David Emerson.

Ceux d'entre nous qui vivent sur la côte Est s'inquiètent de l'infrastructure nécessaire pour disposer de ports efficaces et fonctionnels. Vous avez parlé de la possibilité d'ajouter deux terminaux en Nouvelle-Écosse. Est-ce que ce serait dans la région de Halifax ou à Sydney?

M. Ashton : Ce serait à Sydney et à Melford.

Le sénateur Duffy : Et Melford baigne dans le détroit de Canso.

Selon ce que m'a appris mon collègue, le sénateur MacDonald, qui vient du Cap-Breton, les chemins de fer dans la région posent problème; autrement dit, il y a un problème d'infrastructure.

Bien que vous ne voudriez pas que les fonds fédéraux pour l'infrastructure soient investis dans les terminaux de ces ports, les nouveaux ports proposés, que diriez-vous si les fonds fédéraux servaient à moderniser le chemin de fer de façon à ce que la construction de ces ports soit plus faisable.

M. Ashton : Je suis très heureux que vous m'ayez posé cette question.

À mon avis, les infrastructures sont la responsabilité des autorités portuaires et c'est donc à elles de les construire. Je vais vous donner des exemples concernant le port de Vancouver. Je viens de la région et c'est la réalité que je connais.

Du côté nord de Vancouver, aux terminaux Neptune, il y a un chemin de fer qui posait toujours entrave aux travailleurs, ce qui entraînait des retards. Donc, l'autorité portuaire a décidé de construire un pont d'étagement pour nous permettre de circuler plus rapidement. Cela a facilité nos déplacements et permis aux trains de circuler plus librement.

Du côté sud, il y avait le même problème. Les chemins de fer nuisaient à la circulation des véhicules et retardaient l'arrivée des véhicules d'urgence lors d'événements traumatiques. L'autorité portuaire a décidé de construire un pont d'étagement pour faciliter la circulation des camions et des véhicules.

À Deltaport, il y avait le même problème sur la chaussée. Le chemin de fer causait des bouchons de circulation. Donc, l'autorité portuaire a construit des ponts d'étagement. Elle a amélioré l'infrastructure plutôt que de construire des terminaux qui concurrenceraient leurs clients et risqueraient de les pousser à mettre fin à leurs activités. Selon moi, les autorités portuaires

responsibilities are infrastructures to get our cargo moving from port to inland.

I went to Antwerp and saw how they move containers. It's through the waterways. We have one of the greatest waterways on the West Coast, the Fraser River. We're not utilizing it to its potential.

If we could get the port authority to invest money into that to move containers up and down the Fraser River, it would get more trucks off the roads and move them out to where they can move more freely.

The port authorities' jobs aren't to build terminals. The port authorities' jobs are to give terminals private investment and easier ways to move their cargo.

Senator Duffy: Like governments building highways as opposed to building the shopping centre.

Mr. Ashton: Correct.

Senator Mitchell: Mr. Ashton, you're not entirely opposed to this money being available to port authorities. You're simply opposed to it being available at least for this particular use.

Opening it up isn't entirely wrong by any means, but you're just making the point that some kind of discretion should be used in how it might be used to compete with private sector investment, which would already be inevitable or to some extent.

It seems to me, if market forces were such that the latter point is the case and there is a need, as you admit, for something to facilitate movement up the Fraser, why is it that there will be so much demand or likelihood of demand by VFPA for money to build a terminal?

I am not really disagreeing with you. I am shaving your point a bit because I think you've shaved it.

Mr. Ashton: No, I don't think I did. There is another point to our argument. When you have a port authority that is allowed to regulate itself, to look at its own environment amd to fund its own project through this infrastructure bank if it goes through, that is a big problem because there's no oversight.

Why not set the port authority's ability to access infrastructure bank money? Right now they get money. There was no infrastructure bank when they got the money to build the overpasses. There was no infrastructure bank when they did all the improvements to the inner harbour. They got that money because it was a need of the country. It wasn't because that bank was there.

sont responsables des infrastructures permettant aux marchandises de circuler entre le port et l'intérieur des terres.

J'ai visité Anvers et vu comment circulent les conteneurs. Ils passent par les voies navigables. Nous avons une des plus importantes voies navigables sur la côte Ouest, soit la rivière Fraser, mais nous ne l'utilisons pas à son plein potentiel.

Si l'autorité portuaire investissait afin de pouvoir faire circuler des conteneurs sur la rivière Fraser, cela permettrait une circulation plus libre des conteneurs et réduirait le nombre de camions sur les routes.

Le travail des autorités portuaires ne se limite pas à la construction de terminaux. Elles doivent investir des fonds privés dans les terminaux et faciliter la circulation des marchandises.

Le sénateur Duffy : Comme les gouvernements qui construisent les autoroutes plutôt que des centres commerciaux.

M. Ashton : C'est exact.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Ashton, vous n'êtes pas tout à fait contre l'idée que ces fonds soient mis à la disposition des autorités portuaires. Vous vous opposez à ce que ces fonds servent à cette fin en particulier.

Ce n'est pas vraiment une mauvaise chose que d'accroître les façons d'utiliser ces fonds, mais, ce que vous dites, c'est que les autorités devraient faire preuve d'une certaine discrétion quant à l'utilisation de ces fonds pour concurrencer les investissements du secteur privé qui sont déjà inévitables, dans une certaine mesure.

À mon avis, si les forces du marché sont telles et que, comme vous le dites, il faut faire quelque chose pour encourager la circulation sur la rivière Fraser, pourquoi l'APVF demandera-t-elle des fonds pour construire un terminal ou pourquoi est-il probable qu'elle fasse cette demande?

Je ne suis pas en désaccord avec ce que vous dites. Je ne dis pas tout, car je crois que c'est également ce que vous avez fait.

M. Ashton : Non, je ne le crois pas. Il y a un autre point à notre argument. Lorsque l'on permet à une autorité portuaire de se réglementer elle-même, d'examiner son propre environnement et de financer ses propres projets par l'entremise de cette banque de l'infrastructure, c'est un problème, car personne ne fait de surveillance.

Pourquoi ne pas permettre aux autorités portuaires d'avoir accès à la banque de l'infrastructure? Actuellement, elles trouvent elles-mêmes leur argent. Il n'y avait pas de banque de l'infrastructure lorsqu'elles ont construit les ponts d'étagement ou lorsqu'elles ont effectué des travaux de modernisation dans l'arrière-port. Elles ont trouvé l'argent nécessaire, car il y avait

We have to do what Minister Garneau says. We have to review this 20-year-old policy. The Honourable David Emerson is correct. Don't open up the floodgates until it does get reviewed because more questions could be raised.

Let's review it. If those changes are necessary after the review, we can adjust them then. In my opinion and in Mr. Emerson's opinion, if we open up the floodgates, we're putting the cart before the horse.

Senator Mitchell: So, a program designed to create more jobs would be implemented in a way that would reduce jobs. I am just saying you're assuming the worst. It is certainly counterintuitive to necessarily assume the worst.

This program is designed to create jobs. Mr. Burrows, you're saying that it might offer some advantage.

Mr. Burrows: I am sort of summing up here. I think the concern at the table is more about automation in general, quite frankly. That perhaps is another debate.

Senator Mitchell: If automation is so appealing or is not sufficiently appealing for the private sector to fund, it just seems to me that GCT must be very efficient and will likely survive that kind of market force.

Or, why isn't GCT going to that, if it's so obvious that automation will be so competitive that it would wipe it out?

Mr. Ashton: With GCT at Deltaport there has been some automation there. That automation has happened through discussions and negotiations with the labour unions represented there.

Maybe it got lost, but we're saying that the port authorities shouldn't be in the business of building terminals to put their current tenants out of business. If they build a fully automated terminal, they don't have to pay wages to any workers. Their labour costs get cut drastically.

They don't have to worry about pensions; they don't have to worry about workers getting hurt; and they're going to sell all of that.

What happens to the next generation if they have no jobs? The jobs on the waterfront, the jobs in the maritime industry, are very well paying jobs. They support families. They support communities. If they automate the container terminal in Prince Rupert, 800 people would be out of work in a community that

Nous devons faire ce que propose le ministre Garneau, et revoir cette politique qui date d'il y a 20 ans. L'honorable David Emerson a raison; il faut éviter d'ouvrir les vannes avant que cet examen soit terminé, sinon, de nouvelles questions seront soulevées.

Effectuons l'examen. Par la suite, si des changements s'avèrent nécessaires, nous pourrons apporter les ajustements qui s'imposent. Je partage l'opinion de M. Emerson; si nous ouvrons les vannes, ce sera mettre la charrue devant les bœufs.

Le sénateur Mitchell : Donc, un programme conçu pour créer plus d'emplois serait mis en œuvre de façon à réduire le nombre d'emplois. Tout ce que je dis, c'est que vous supposez le pire. C'est certainement contre-intuitif.

Ce programme a été conçu pour créer des emplois. Monsieur Burrows, vous dites qu'il pourrait procurer certains avantages.

M. Burrows : Je résume. Honnêtement, à mon avis, ce qui inquiète le plus, c'est l'automatisation en général, mais c'est peut-être le sujet d'un autre débat.

Le sénateur Mitchell : Si l'automatisation est si attrayante ou pas assez attrayante pour que le secteur privé y investisse, à mon avis, GCT doit être très efficace. Ainsi, il est probable qu'elle survive à ce genre de force du marché.

D'ailleurs, pourquoi GCT ne fait pas cela, s'il est si évident que l'automatisation augmentera à ce point la concurrence qu'elle risque de disparaître?

M. Ashton : À Deltaport, GCT a procédé à une certaine automatisation. Celle-ci a été réalisée après des discussions et négociations avec les syndicats.

Peut-être que l'information n'a pas été clairement transmise, mais, ce que nous disons, c'est que les autorités portuaires ne devraient pas construire des terminaux de façon à pousser leurs locataires actuels à mettre fin à leurs activités. Si elles construisent des terminaux entièrement automatisés, elles n'auront pas à payer de travailleurs. Leur coût de main-d'œuvre baissera de façon considérable.

Elles n'auront pas à se soucier des régimes de pensions ou des blessures de leurs employés. Tout cela sera chose du passé.

Qu'arrivera-t-il à la prochaine génération s'il n'y a pas d'emplois? Les emplois sur la rive et dans l'industrie maritime sont bien rémunérés. Ils soutiennent des familles et des communautés. Si le terminal à conteneurs de Prince Rupert était automatisé, 800 personnes perdraient leur emploi dans une

already lost hundreds of jobs when all the mills and fisheries shut down.

For the Government of Canada to create a fully automated terminal with the infrastructure bank that produces no jobs and has an inability to wipe out hundreds more is counterintuitive. It doesn't make sense, especially when it's being funded by a bank that is there to create jobs.

Senator Mitchell: But we don't know that it is.

Mr. Ashton: But it will. Look around in Australia. Australia built automated terminals and it was a snowball effect.

The Chair: We have another witness. He's a single witness and we are trying to give him 40 minutes or so.

I want to add that we're having a short meeting after the meeting is over that's in camera. People who are replacing senators can stay if they wish, but you have no obligation to stay. It's entirely up to you.

To continue our study on Bill C-49, we have with us Konrad von Finckenstein, Commissioner of the Competition Bureau from 1997 to 2003, and Justice of the Federal Court from 2003 to 2007.

Thank you for attending our meeting today. I invite you to start your presentation, and afterward I am sure senators will have questions.

The floor is yours, sir.

Konrad von Finckenstein, Former Commissioner of Competition, as an individual: As you know, I was asked by Transat to comment on sections 53.7 to 53.8 of Bill C-49 which deal with the arrangement of two or more transportation undertakings providing air services. I will refer to them as the joint venture provisions.

I was Commissioner of Competition when Air Canada and Canadian Airlines merged. As you all know, it was a very contentious merger and brought to the fore the very issue addressed in the joint venture provisions, namely, the conflict between public interest and competition principles.

The conflict is nothing new. The objective of competition law and policy is to create an efficient economy where competition produces maximum choice of producers or services at best prices for consumers.

communauté qui a déjà perdu des centaines d'emplois avec la fermeture des moulins et des pêches.

Il serait contre-intuitif que le gouvernement du Canada utilise les fonds de la banque de l'infrastructure pour construire un terminal totalement automatisé qui ne crée aucun emploi et qui a la capacité d'éliminer des centaines d'autres emplois. C'est illogique, surtout si le projet est financé par une banque conçue pour créer des emplois.

Le sénateur Mitchell : Mais nous ne savons pas si c'est ce qui se produira.

M. Ashton : C'est ce qui se produira. Regardez ce qui s'est produit en Australie. L'Australie a construit des terminaux automatisés et il y a eu un effet boule de neige.

Le président : Nous devons entendre un autre témoin. Il sera seul et nous souhaitons lui accorder environ 40 minutes.

Je tiens à ajouter que, après la séance, nous nous réunirons brièvement à huis clos. Ceux qui remplacent des membres du comité peuvent rester, s'ils le souhaitent, mais ce n'est pas obligatoire. Ce sera à vous de décider.

Nous poursuivons notre étude du projet de loi C-49. Nous accueillons maintenant Konrad von Finckenstein, commissaire du Bureau de la concurrence de 1997 à 2003 et juge de la Cour fédérale de 2003 à 2007.

Merci d'avoir accepté notre invitation. Je vous invite à nous présenter votre exposé. Par la suite, je suis convaincu que les sénateurs auront des questions à vous poser.

Vous avez la parole.

Konrad von Finckenstein, ancien commissaire à la concurrence, à titre personnel : Comme vous le savez, Air Transat a sollicité mes commentaires concernant les articles 53,7 à 53,8 du projet de loi C-49 sous la rubrique « Examen des ententes entre au moins deux entreprises de transport offrant des services aériens ». Je parlerai donc de dispositions concernant les coentreprises pour faire référence à ces articles.

J'étais commissaire de la concurrence lorsqu'Air Canada et Canadian Airlines ont fusionné. Comme vous le savez tous, c'est une fusion qui a soulevé beaucoup de controverse en mettant en évidence les enjeux mêmes dont traitent les dispositions touchant les coentreprises, à savoir l'incompatibilité entre l'intérêt public et les principes de la concurrence.

Ce tiraillement ne date pas d'hier. Le droit de la concurrence et les politiques afférentes ont pour objectif de créer une économie efficiente où les consommateurs ont accès au plus grand choix possible de produits et services aux meilleurs prix qui soient.

Public interest encompasses a much wider view of the well-being of society as a whole than competition principles. It takes into account other things, such as the impact on communities, employment and environment.

There is a natural tension between the objectives of competition policy and some aspects of public interest. It is the job of legislatures and elected officials to resolve such conflicts and strike a reasonable and acceptable balance.

This was done in 1996. To avoid another contention between the Minister of Transport and the Commissioner of Competition, the Transportation Act was amended in sections 53.1 and 53.2 under the title "Review of Mergers and Acquisitions." I will refer to these as the merger provisions.

The key features of the merger provisions are a report by the National Transportation Agency regarding the public interest concerns, a report by the Commissioner of Competition regarding the competition issue, publication of the report of the commissioner upon receipt by the minister, opportunity for consultation and input by all parties affected, and the decision by the Governor-in-Council as to which terms and conditions are divided between those that relate to public interest and those that relate to competition.

The issue before you concerns potential joint ventures of airlines. The proposed authorization by the minister of an airline joint venture would immunize the joint venture from the application of the Competition Act. The sweep of such an authorization is very wide. Let me quote the proposed arrangement to coordinate any aspect of the operation or marketing of air service to, from and within Canada:

> . . . including prices, routes, schedules, capacity or ancillary services and to share costs or revenues or other resources or benefits of such service.

Once the joint venture is authorized by the minister, the regulated conduct defence applies. That means the conduct authorized by a government body or legislation is not subject to the Competition Act.

Consequently, the current criminal provisions and civil remedial powers with respect to potential anti-competitive behaviour resulting from a joint venture would be unavailable to the Commissioner of Competition.

Les grands objectifs d'intérêt public, eux, s'appuient sur une vision beaucoup plus globale du bien-être de la société dans son ensemble. Ils prennent en considération des éléments, comme les répercussions sur les collectivités, l'emploi et l'environnement.

Il est tout naturel que les visées concurrentielles puissent se heurter à certaines considérations liées à l'intérêt public. Il incombe aux législateurs et élus de régler les différends qui surviennent en trouvant un équilibre juste et acceptable.

C'est exactement ce qu'on a fait en 1996. Pour éviter un nouveau litige entre le ministre des Transports et le commissaire à la concurrence, la Loi sur les transports au Canada a été modifiée cette année-là avec l'ajout des articles 53.1 et 53.2 sous la rubrique « Examen des fusions et acquisitions ». Je parlerai donc des dispositions relatives aux fusions pour faire référence à ces articles.

Les principales exigences des dispositions relatives aux fusions sont les suivantes : un rapport de l'Office national des transports concernant les préoccupations liées à l'intérêt public; un rapport du commissaire de la concurrence concernant les préoccupations liées à la concurrence; un rapport du commissaire de la concurrence rendu public dès sa réception par le ministre; une consultation de toutes les parties à la transaction qui peuvent formuler leurs observations; et, une décision définitive du gouvernement en conseil en fonction des conditions qu'il estime indiquées pour servir à la fois l'intérêt national et la concurrence.

Vous vous penchez sur la possibilité que deux compagnies aériennes forment une coentreprise. Une coentreprise qui serait autorisée par le ministre tel que proposé dans ce projet de loi ne serait pas assujettie à l'application de la Loi sur la concurrence. Cette autorisation peut être de portée très générale. Permettez-moi de vous citer l'entente proposée visant la coordination de toute facette de l'exploitation ou de la commercialisation des services aériens pour des vols en direction, en provenance ou à l'intérieur du Canada :

> […] y compris les prix, les itinéraires, les horaires, la capacité et les services auxiliaires, ainsi que la mise en commun des coûts et des recettes et d'autres ressources ou avantages de tels services.

Une fois la coentreprise autorisée par le ministre, la notion d'activités réglementée s'applique, à savoir qu'une conduite autorisée par un organisme gouvernemental ou une loi n'est pas assujettie à la Loi sur la concurrence.

En conséquence, le commissaire de la concurrence ne pourrait plus, comme c'est le cas actuellement, imposer de sanctions pénales ou intenter des recours civils à l'égard d'activités pouvant nuire à la concurrence qui découleraient de la coentreprise.

Given the experience with airline mergers, one would have expected the treatment of joint ventures would adapt as far as practicable the scheme that's already there for mergers. Surprisingly, this is not the case. Instead, the joint venture provisions provide a downgraded version.

There is less transparency. The report of the Commissioner of Competition is no longer required to be made public after receipt by the minister, as in the case of mergers. Rather, the commissioner shall only publish a summary of his conclusions.

The decision is more singular. The final decision to approve is made by the minister, not the Governor-in-Council, so input from other affected departments is limited.

The final decision is less precise. It may but does not have to specify conditions imposed relating to public interest and conditions relating to competition, rather than having to identify the difference of these obligations as in the case of mergers.

Mergers are, of course, inherently different from joint ventures. They are permanent and once approved they cannot be undone. As the saying goes, you can't unscramble an omelette.

Joint ventures, however, are only temporary collaboration agreements and should be regularly reviewed to determine if the joint venture parties abide by the terms and whether they fulfill the purpose for which the original authorization was granted.

While the joint venture provisions before you provide for review and revocation, all of this is left at the discretion of the minister. He merely has to consult the Commissioner of Competition, which I know from my experience means a phone call. However, any concerns regarding competition are not made public and do not have to be addressed in the decision of the minister.

Finally, both the merger provisions and the joint venture provisions require the minister to issue guidelines specifying the criteria the minister will employ when considering applications. Draft guidelines were published for mergers but were never finalized. It is an elementary due process that applicants and opponents for joint venture provisions should know the criteria by which applications will be judged.

Consequently, a provision should be added to the bill providing that no arrangement may be considered or approved prior to application in the *Canada Gazette* of the guidelines referred to in section 53.1.

Étant donné l'expérience acquise avec les fusions des compagnies aériennes, on aurait pu s'attendre à ce que les coentreprises soient traitées suivant le même modèle, tout au moins dans la mesure du possible. Étonnamment, ce n'est pas le cas. Les dispositions du projet de loi concernant les coentreprises offrent plutôt une version édulcorée.

Il y a moins de transparence. Le commissaire de la concurrence n'est plus tenu de rendre public son rapport dès sa réception par le ministre, comme c'est le cas pour les fusions. Il suffit plutôt pour le commissaire de publier un résumé de ses conclusions.

Le processus décisionnel est moins ouvert. La décision finale d'approbation est rendue par le ministre, plutôt que par le gouverneur en conseil, si bien que les autres ministères concernés n'ont pas autant leur mot à dire.

La décision définitive est assortie d'exigences moins précises. Le ministre peut indiquer quelles conditions sont liées à l'intérêt public et lesquelles touchent la concurrence, plutôt que d'être tenu de faire ces distinctions, comme c'est le cas pour les fusions.

Il va de soi qu'il existe une différence inhérente entre les fusions et les coentreprises. Une fusion est permanente et ne peut être annulée une fois approuvée. Comme le veut la maxime, « On ne peut pas remettre un œuf dans sa coquille. »

En revanche, les coentreprises sont seulement des ententes temporaires de collaboration et devraient faire l'objet de vérifications périodiques pour déterminer si les modalités sont respectées par les parties en cause et si celles-ci travaillent pleinement dans le sens de l'objectif au titre duquel la coentreprise a été autorisée au départ.

Les dispositions touchant les coentreprises prévoient un examen et des possibilités de révocation, mais le tout est laissé à la discrétion du ministre. Il doit simplement consulter le commissaire de la concurrence, mais les préoccupations relatives à la concurrence n'ont pas à être rendues publiques et le ministre n'est pas tenu d'en traiter lorsqu'il communique sa décision.

Enfin, tant les dispositions concernant les fusions que celles touchant les coentreprises exigent du ministre qu'il émette des lignes directrices indiquant sur quels critères il va s'appuyer pour évaluer les demandes. Des lignes directrices provisoires ont été publiées pour les fusions, mais il n'y a jamais eu de version définitive. Il va de soi que ceux qui proposent une coentreprise devraient connaître les critères d'évaluation des demandes, et c'est la même chose pour ceux qui s'y opposent.

En conséquence, il conviendrait d'ajouter au projet de loi une disposition selon laquelle le ministre ne devrait considérer ou approuver aucune entente avant la publication dans la *Gazette du Canada* des lignes directrices prévues à l'article 53.1.

In conclusion, I would suggest that you amend the joint venture provisions so that they follow, as close as practicable, the scheme of the merger provisions; provide for mandatory public reviews every three years; and add the requirement for publication of the criteria for public interest determination.

Thank you very much. I will gladly answer your questions.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Welcome, Mr. von Finckenstein. You were in this post for some time. When you read the bill, what do you think about the changes to your role as regards the whole notion of competition assessment, or that of those who want to ignore the Competition Act?

Mr. von Finckenstein: I don't think the act has changed the role of the competition commissioner. He is the advocate for competition. He makes the representations, he provides advice to the departments in order to allow them to facilitate the best possible competition in the country. The department can change its opinion or review something, but it must be aware of the most effective options as regards competition.

Senator Boisvenu: Under the current law, do you have the last word on the evaluation dossier, or does the minister's office have the last word? I mean currently.

Mr. von Finckenstein: Together with Mr. Collenette, I negotiated the provisions on mergers that are currently operative, after the merger of Air Canada and Canadair. We did not want this type of confrontation to occur again. It was very difficult for both of us. We established these provisions: people have to seek the opinion of the Commissioner of Competition; if they do not accept the opinion, they have to publicly explain why not. In certain cases, people decide to do something else than what the commissioner recommends.

Senator Boisvenu: Why are there many co-ventures in the air industry? I'm thinking of Air Canada and Lufthansa, which I fly with on a regular basis. Why do we hear from the competitors of that enterprise that the commissioner is going to lose power, that the decision will make his role more political, and that there should be arbitration that is not political in this dossier? That is what people tell us.

Mr. von Finckenstein: The provisions before you are going to immunize the co-ventures. There are many of these now. Air Canada is a member of Sky Airlines; there is no problem. WestJet is a member of Delta; there is no problem. But here we are talking about:

En conclusion, je propose que vous modifiiez les conditions touchant les coentreprises de telle sorte qu'elles suivent, dans la mesure du possible, le modèle des dispositions concernant les fusions et que vous ajoutiez l'exigence susmentionnée aux fins de la publication des critères applicables aux décisions touchant les questions d'intérêt public.

Merci beaucoup. Je serai ravi de répondre à vos questions.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue, monsieur von Finckenstein. Vous occupez ces fonctions depuis un certain temps. Quand vous lisez le projet de loi, comment considérez-vous les modifications de votre rôle concernant toute la notion d'évaluation de la concurrence ou de ceux qui veulent passer à côté de la loi sur la concurrence?

M. von Finckenstein : Je ne crois pas que le rôle du commissaire à la concurrence a changé la loi. Il est le champion de la concurrence. Il fait les représentations, il donne son avis aux ministères afin de leur permettre d'obtenir la meilleure concurrence dans le pays. Le ministère peut changer d'avis ou refuser quelque chose, mais il doit connaître l'option la plus efficace du point de vue de la concurrence.

Le sénateur Boisvenu : Dans la loi actuelle, avez-vous le dernier mot sur un dossier d'analyse ou si cela revient au cabinet du ministre? Actuellement.

M. von Finckenstein : Actuellement, les dispositions sur les fusions qui sont là, je les ai négociées avec M. Collenette après la fusion de Air Canada et de Canadair. On ne voulait pas avoir cette confrontation une fois de plus. C'était très difficile pour lui et moi. On a établi ces dispositions : voilà, je vais demander l'opinion du commissaire à la concurrence; si je n'accepte pas, je vais expliquer publiquement pourquoi. Dans certains cas, on a décidé de faire autre chose que ce que le commissaire a recommandé.

Le sénateur Boisvenu : Pourquoi y a-t-il beaucoup de coentreprises dans le domaine de l'avionnerie? Je pense à Air Canada et à Lufthansa, que j'utilise régulièrement. Pourquoi les concurrents de ces entreprises nous disent-ils que le commissaire va perdre du pouvoir, que la décision va rendre son rôle plus politique et qu'il devrait y avoir un arbitrage autre que politique dans le dossier? C'est ce que les gens nous disent.

M. von Finckenstein : Les dispositions devant vous vont immuniser les coentreprises. Nous en avons beaucoup maintenant. Air Canada est membre de Sky Airlines; il n'y a pas de problème. WestJet est membre de Delta; il n'y a pas de problème. Mais ici on parle de :

[*English*]

The proposed arrangement is to coordinate any aspect of the operation or marketing of air service to, from and within Canada, including prices, routes and schedules.

Effectively, you allow them to price fix.

[*Translation*]

And why? If the minister believes that something needs to be done, he must at least explain why he or she made that decision.

Senator Boisvenu: Very well, thank you.

[*English*]

The Chair: Just so I am clear, because we have had short presentations by Air Canada and WestJet talking about these merger provisions, and Transat had some difficulty with them, I will use an example used by one of the airlines.

Air Canada tried to explain to me, if we have Air Canada and Air China getting together on a route from Beijing to Toronto that were both leaving Toronto at six o'clock in competition with each other, that perhaps it would be helpful to the consumer if we had one plane leaving in the morning and one leaving in the evening. Therefore, they would get together and organize, as you say, prices and everything else.

To me, this sounds like collusion. It's all done in secret, is it not? None of this is public when it goes up to the minister. Does anyone know what's going on before it hits the minister's desk?

Mr. von Finckenstein: That's the problem with the provisions before you. There is no demand that the Commissioner of Competition looks at and gives the report and that the report is made public.

Take your example of collaboration with Air Canada and Air China. It may be perfectly innocent and efficient, but it may actually amount to collusion. That depends on the circumstances of the investigation by specialists.

Under these provisions, the minister gets the summary and, in his wisdom, decides yes or no.

The Chair: Once decided, it can't be changed.

Mr. von Finckenstein: Only he can change it, but there is not a mandatory review.

[*Traduction*]

L'entente proposée est de coordonner toute facette de l'exploitation ou de la commercialisation des services aériens pour des vols en direction, en provenance ou à l'intérieur du Canada, y compris les prix, les itinéraires et les horaires.

Donc, effectivement, vous leur permettez de fixer les prix.

[*Français*]

Et pourquoi? Si le ministre est d'avis que c'est quelque chose qu'on doit faire, il doit au moins expliquer pourquoi il a pris cette décision.

Le sénateur Boisvenu : D'accord, merci.

[*Traduction*]

Le président : Je veux être sûr d'avoir bien compris parce que les représentants d'Air Canada et de WestJet nous ont fait de courts exposés sur les dispositions concernant les fusions, alors que ceux de Transat ont exprimé certaines réserves. Je vais utiliser un exemple donné par l'une des compagnies aériennes.

D'après ce que les représentants d'Air Canada ont essayé de m'expliquer, si Air Canada et Air China offraient le même itinéraire de Beijing à Toronto et que les deux vols partaient de Toronto à six heures, se faisant ainsi concurrence, il serait peut-être utile pour le consommateur si un avion partait le matin et un autre, le soir. Par conséquent, les deux compagnies se réuniraient et organiseraient, comme vous l'avez dit, les prix et tout le reste.

À mes yeux, cela ressemble à de la collusion. Tout se fait en secret, n'est-ce pas? Rien de tout cela n'est dans le domaine public lorsque la demande est présentée au ministre. Quelqu'un est-il au courant de ce qui se passe avant que le dossier se trouve sur le bureau du ministre?

M. von Finckenstein : Voilà le problème des dispositions dont vous êtes saisis. Le commissaire de la concurrence n'est pas tenu d'examiner et de renvoyer le rapport, ni de le rendre public.

Prenons l'exemple que vous venez de donner, à savoir la collaboration entre Air Canada et Air China. Une telle entente pourrait être parfaitement innocente et efficace, mais elle pourrait effectivement donner lieu à une collusion. Cela dépend des circonstances de l'enquête menée par des spécialistes.

En vertu de ces dispositions, le ministre obtient le sommaire et, dans sa sagesse, il décide de l'approuver ou de le refuser.

Le président : Une fois la décision prise, elle ne peut être modifiée.

M. von Finckenstein : Seul le ministre peut la modifier, mais il n'y a pas d'examen obligatoire.

Let's say the minister says yes. It seems fair. It makes sense. It will provide better service. The consumers will benefit, and he attaches certain conditions.

Let's have a review after two or three years. Is the situation actually still the same? Have these conditions the minister has attached done the trick? Have they produced a more efficient market and avoided collusion, or have we actually gotten it wrong and created a cartel? In that case, then, let's lift it.

The Chair: In your reading of the act, in the way it works now it would go to the Competition Bureau. What would be the reason for the government not following the same procedure for the particular joint venture to go to the Competition Bureau?

That seems like a process that is automatic and professional, instead of going to the minister's desk. It's already there. It has been worked on. People know the process.

Mr. von Finckenstein: They have to go; it is a joint venture. If two airline companies want to create a joint venture and apply for it, they have to go to the Commissioner of Competition. He will make a report, but his report won't be made public. Only a summary will be. The minister will then absorb the report of the commissioner, the submissions of the joint venture and presumably of the opponents who are against it, and then make a decision.

The law, as it is right now, does not even specify on what basis or what criteria he will use to judge public interest. Nor does it provide that he distinguishes why he did certain things for the public interest as opposed to competition, and it doesn't provide for review.

Senator Mitchell: I don't know that you meant to say this, but you did just say that there is not a prescribed review. In fact, there is a prescribed review after two years. At least Air Canada would prefer that it be after three years because it takes time to create these joint ventures.

Were you incorrect in saying that there isn't one when there is?

Mr. von Finckenstein: I am just looking. Yes, there can be a review, but I understand it is discussionary; it's not a mandatory one.

Senator Mitchell: It's certainly available to be done.

Mr. von Finckenstein: It says:

Disons que le ministre dit oui. La proposition semble juste. C'est logique. Cela permettra d'offrir un meilleur service. Les consommateurs en profiteront, mais le ministre assortit l'entente de certaines conditions.

Réexaminons le tout après deux ou trois ans. La situation est-elle toujours la même? Les conditions imposées par le ministre ont-elles fait l'affaire? Ont-elles permis d'accroître l'efficacité du marché et d'éviter la collusion, ou avons-nous fait fausse route et fini par créer un cartel? Si c'est le cas, alors débarrassons-nous-en.

Le président : Selon votre interprétation de la loi, d'après ce qui est actuellement prévu, le dossier irait au Bureau de la concurrence. Pour quelle raison le gouvernement ne suivrait-il pas la même procédure de sorte que la coentreprise s'adresse au Bureau de la concurrence?

Voilà, me semble-t-il, un processus qui est automatique et professionnel, contrairement à celui qui consiste à présenter une demande au ministre. Tout est déjà en place. Cela fonctionne bien. Les gens connaissent le processus.

M. von Finckenstein : Ils doivent procéder ainsi; c'est une coentreprise. Si deux compagnies aériennes veulent créer une coentreprise et en faire la demande, elles doivent s'adresser au commissaire de la concurrence. Ce dernier produira alors un rapport, qui ne sera toutefois pas rendu public. Seul le sommaire le sera. Le ministre étudiera ensuite le rapport du commissaire, les arguments de la coentreprise et, sans doute, ceux des opposants, avant de rendre une décision.

La loi, dans sa forme actuelle, ne précise même pas les motifs ou les critères que le ministre utilisera pour juger de l'intérêt public. Elle n'exige pas non plus que le ministre indique pourquoi il a pris certaines mesures dans l'intérêt public plutôt qu'en faveur de la concurrence, et elle n'impose pas la tenue d'un examen.

Le sénateur Mitchell : Je ne sais pas si c'est bien ce que vous vouliez dire, mais vous venez d'affirmer que la loi ne prévoit aucun examen. En fait, un examen est prévu après deux ans. À la limite, Air Canada préférerait que ce soit après trois ans parce que la création d'une coentreprise ne se fait pas du jour au lendemain.

Vous seriez-vous trompé en disant qu'il n'y a pas d'examen, alors qu'il y en a un?

M. von Finckenstein : Permettez-moi de vérifier. Oui, il peut y avoir un examen, mais, d'après ce que je crois comprendre, c'est de nature discrétionnaire; ce n'est pas obligatoire.

Le sénateur Mitchell : C'est donc certainement possible.

M. von Finckenstein : La disposition se lit comme suit :

The Minister may, at any time after the second anniversary of the day on which an arrangement is authorized, notify the parties.

He may review up to two years. He doesn't have to.

My point is these are extraordinary remedies. If we allow these people to collaborate on prices, on routes, on structure and on service, on the whole operation, and if we did it in the public interest, then let's have a mandatory review after two years to see if we actually achieved what we wanted to do, or maybe it had some unintended side effect that nobody wanted.

Senator Mitchell: The commissioner isn't prohibited from doing a review after two years, either. The commissioner can certainly insert himself or herself into or create a review process to look at that.

People with public concerns like Air Transat or another airline could approach the minister and make the case for having a review.

Mr. von Finckenstein: Anybody can make a petition for review. I don't think the commissioner will make a review on his own when the joint venture has been immunized by the authorization from the minister.

What for? Why do a review?

Senator Mitchell: It demands of him or her a review before the process even starts. I am not convinced it's just a summary, but I'll accept your point. It certainly is public and the commissioner is not excluded from subsequent review and in fact has a prescribed role in that process.

All this is saying is that it is a competitive world out there. A commissioner who is limited, whether he or she wants to be, to only competition cannot consider the need to allow airlines that can't be bought or merge to be competitive in an international market.

Mr. von Finckenstein: Don't misunderstand me. I am not against joint ventures. I am not against public interest overriding competition interest. The scheme is there. That's how we did it in the merger provision.

I lived through it in the Air Canada merger when we hadn't spelled it out. Both the Minister of Transport and I took great pains not to wind up in a collision between us. I have no problem

Le ministre peut, en tout temps, après le deuxième anniversaire de la date où l'entente a été autorisée, aviser les parties des préoccupations d'intérêt public et de concurrence qu'elle soulève.

Donc, il peut effectuer un examen après deux ans, mais il n'est pas tenu de le faire.

Là où je veux en venir, c'est qu'il s'agit de moyens extraordinaires. Si nous permettons à ces gens de collaborer en ce qui concerne les prix, les itinéraires, la structure et le service — bref, l'ensemble des activités —, et si nous procédons ainsi dans l'intérêt public, alors effectuons un examen obligatoire après deux ans pour voir si nous avons bel et bien atteint l'objectif escompté ou s'il y a eu peut-être des effets secondaires imprévus dont personne ne voulait.

Le sénateur Mitchell : Rien n'empêche non plus le commissaire d'effectuer un examen après deux ans. Il peut certainement intervenir ou déclencher un processus d'examen à cet égard.

Les parties qui ont des préoccupations d'intérêt public, comme Air Transat ou toute autre compagnie aérienne, pourraient s'adresser au ministre pour lui faire valoir la nécessité de mener un examen.

M. von Finckenstein : N'importe qui peut présenter une pétition en vue d'un examen. Je ne pense pas que le commissaire procède à un examen de son propre chef lorsque la coentreprise bénéficie de l'immunité accordée par l'autorisation du ministre.

À quoi bon? Pourquoi effectuer un examen?

Le sénateur Mitchell : La loi exige que la tenue d'un examen avant même que le processus commence. Je doute que ce soit un simple sommaire, mais je vais accepter votre argument. C'est certainement public, et le commissaire peut participer à tout examen subséquent; en fait, il a un rôle assigné dans le processus.

Tout ce que cela montre, c'est que nous vivons dans un monde où la concurrence est féroce. Un commissaire dont les pouvoirs se limitent, qu'il le veuille ou non, aux questions liées à la concurrence ne pourra pas tenir compte de la nécessité d'assurer la compétitivité des compagnies aériennes sur le marché international, sachant que ces dernières ne peuvent pas faire l'objet d'une acquisition ou d'une fusion.

M. von Finckenstein : Comprenez-moi bien. Je ne suis pas contre les coentreprises. Je ne m'oppose pas non plus à l'idée que l'intérêt public l'emporte sur l'intérêt de la concurrence. Le mécanisme est là. C'est ainsi que nous avons procédé en vertu de la disposition relative aux fusions.

J'ai vécu la même situation à l'époque de la fusion d'Air Canada lorsque nous n'avions pas précisé les conditions. Le ministre des Transports et moi avions pris grand soin d'éviter

with the minister or the Governor-in-Council saying public interest is paramount and overriding competition. Fine, but do it publicly, explain why you're doing it, revisit it after a certain time to make sure you got it right and didn't get unintended consequences, and specify what you mean by public interest.

Senator Omidvar: That was exactly my question. In the case of mergers when the Canadian Transportation Agency has to report out on public interest, where is public interest defined?

I note with some interest how you have defined it, but I don't know if it's defined in the agency.

How does the minister respond to this criterion of public interest?

Mr. von Finckenstein: Both these provisions and the one for mergers provide that the minister, in consultation with the Competition Bureau, can determine guidelines and publish them. He hasn't done it in mergers and there's no provision here that he has to either. I say, "Fine, by all means, do that, but before you make a decision the guidelines have to be there."

The provision right now that he can make a decision without guidelines being there doesn't make sense to me.

The Chair: All right. If there are no further questions, thank you very much, Mr. von Finckenstein. Your comments were much appreciated.

(The committee continued in camera.)

tout conflit entre nous. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que le ministre ou le gouverneur en conseil disent que l'intérêt public est primordial et qu'il a préséance sur la concurrence. Oui, pas de problème, mais faites-le publiquement, expliquez pourquoi vous avez choisi cette approche, puis revoyez le tout après un certain temps pour vous assurer de ne pas faire fausse route et de ne pas entraîner des conséquences involontaires, et précisez ce que vous entendez par « intérêt public ».

La sénatrice Omidvar : C'est justement la question que je voulais vous poser. Dans le cas des fusions, lorsque l'Office des transports du Canada doit présenter un rapport sur l'intérêt public, où se trouve la définition d'« intérêt public »?

Je note avec intérêt la façon dont vous l'avez défini, mais je ne sais pas s'il existe une définition dans le contexte de l'office.

Comment le ministre tient-il compte du critère de l'intérêt public?

M. von Finckenstein : Ces dispositions et celle concernant les fusions prévoient que le ministre peut, en consultation avec le Bureau de la concurrence, établir et publier des lignes directrices. Pourtant, le ministre n'a rien fait de tel dans le cas des fusions, et le projet de loi ne contient aucune disposition qui l'y oblige non plus. Ce que je dis, c'est : « D'accord, faites cela, mais avant que vous preniez une décision, les lignes directrices doivent être en place. »

Aux termes de la disposition actuelle, le ministre peut prendre une décision en l'absence de lignes directrices, ce qui n'a pas de sens à mon avis.

Le président : Très bien. S'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais vous remercier, monsieur von Finckenstein. Nous vous sommes très reconnaissants de vos observations.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

Tuesday, March 20, 2018

Canadian Federation of Musicians:

Allistair Elliott, International Representative;

Francine Schutzman, President of the Musicians' Association of Ottawa-Gatineau.

As an individual:

Marina Pavlovic, Assistant Professor, University of Ottawa, Faculty of Law, Common Law Section.

Canadian National Institute for the Blind:

Diane Bergeron, Vice President, Engagement and International Affairs;

Thomas Simpson, Head, Public Affairs.

Air Passenger Rights:

Gábor Lukács, Founder and Coordinator.

Council of Canadians with Disabilities:

Terrance Green, Transportation Committee Co-Chair;

Bob Brown, Transportation Committee Co-Chair.

Wednesday, March 21, 2018

St. Lawrence Shipoperators:

Martin Fournier, Executive Director (by video conference).

International Longshore and Warehouse Union:

Rob Ashton, President.

Shipping Federation of Canada:

Karen Kancens, Vice President.

Chamber of Marine Commerce:

Bruce Burrows, President.

Fraser River Pile and Dredge:

Sarah Clark, Chief Executive Officer (by video conference).

As an individual:

Konrad von Finckenstein, Former Commissioner of Competition.

TÉMOINS

Le mardi 20 mars 2018

Fédération canadienne des musiciens :

Allistair Elliott, représentant international;

Francine Schutzman, présidente de l'Association des musiciens d'Ottawa-Gatineau.

À titre personnel:

Marina Pavlovic, professeure adjointe, Université d'Ottawa, faculté de droit, Section de common law.

Institut national canadien pour les aveugles :

Diane Bergeron, vice-présidente, Mobilisation et Affaires internationales;

Thomas Simpson, chef, Affaires publiques.

Droits des passagers aériens :

Gábor Lukács, fondateur et coordonnateur.

Conseil des Canadiens avec déficiences :

Terrance Green, coprésident du Comité des transports;

Bob Brown, coprésident du Comité des transports.

Le mercredi 21 mars 2018

Armateurs du Saint-Laurent :

Martin Fournier, directeur général (par vidéoconférence).

Syndicat international des débardeurs et manutentionnaires du Canada :

Rob Ashton, président.

Fédération maritime du Canada :

Karen Kancens, vice-présidente.

Chambre de commerce maritime :

Bruce Burrows, président.

Fraser River Pile and Dredge :

Sarah Clark, directrice générale (par vidéoconférence).

À titre personnel :

Konrad von Finckenstein, ancien commissaire à la concurrence.