

CANADA

H. OF C.

BILL C-210

C. DES C.

PROJET DE  
LOI C-210

1988

JUNE 7 - 22

7 - 22 JUIN

No. 1

J  
103  
H7  
33-2  
B48  
A1  
no.1



J  
103  
H7  
33-2  
B48  
A1  
no.1

LIBRARY OF PARLIAMENT  
MAR 02 2012  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, June 7, 1988

Wednesday, June 22, 1988

Chairman: Fred McCain

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 7 juin 1988

Le mercredi 22 juin 1988

Président: Fred McCain

---

*Minutes of Proceedings and Evidence of the  
Legislative Committee on*

## **BILL C-210**

**An Act to amend the Blue Water Bridge  
Authority Act**

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif  
sur le*

## **PROJET DE LOI C-210**

**Loi modifiant la Loi sur l'Administration  
du pont Blue Water**

---

**RESPECTING:**

Order of Reference

---

**CONCERNANT:**

Ordre de renvoi

---

**WITNESSES:**

(See back cover)

---

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,  
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,  
1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-210

Chairman: Fred McCain

Members

Ross Belsher  
Sid Fraleigh  
Elliott Hardey  
Ken James  
Robert Kaplan  
Steven W. Langdon  
Blaine A. Thacker

(Quorum 4)

Charles Robert  
*Clerk of the Committee*

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-210

Président: Fred McCain

Membres

Ross Belsher  
Sid Fraleigh  
Elliott Hardey  
Ken James  
Robert Kaplan  
Steven W. Langdon  
Blaine A. Thacker

(Quorum 4)

*Le greffier du Comité*  
Charles Robert



**ORDER OF REFERENCE**

*Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Tuesday, April 19, 1988:*

The Order being read for the second reading and reference to a Legislative Committee of Bill C-210, An Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act;

Mr. James seconded by Mr. Binns, moved,—That the Bill be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

And debate arising thereon;

By unanimous consent, the name of the sponsor of the Bill was changed to that of Mr. Hardey.

After further debate, the question being put on the motion of Mr. Hardey, seconded by Mr. Binns,—That the Bill be now read a second time and referred to a Legislative Committee. it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

*Clerk of the House of Commons*

**ORDRE DE RENVOI**

*Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 19 avril 1988:*

Il est donné lecture de l'ordre portant deuxième lecture et renvoi à un Comité législatif du projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water.

M. James, appuyé par M. Binns, propose.—Que ce projet de loi soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

Il s'élève un débat;

Du consentement unanime, le nom du parrain du projet de loi est remplacé par celui de M. Hardey.

Après plus ample débat, la motion de M. Hardey, appuyé par M. Binns,—Que le projet de loi soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif. mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ROBERT MARLEAU

## REPORT TO THE HOUSE

The Legislative Committee on Bill C-210, An Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act, has the honour to present the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, April 19, 1988, your Committee has considered Bill C-210 and has agreed to report it with the following amendments:

*Clause 1*

Strike out lines 9 and 10, on page 1, and substitute the following therefor:

“injury or loss as a result of an act of”.

Strike out line 13, on page 1, and substitute the following therefor:

“other person.”.

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-210, as amended, for the use of the House of Commons at Report Stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 1, which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président,*

FRED McCAIN

*Chairman.*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité législatif sur le projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 9 avril 1988, votre Comité a étudié le projet de loi C-210 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

*Article 1*

Retrancher les lignes 9 à 11, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

«responsables des blessures ou pertes résultant d'un acte de terrorisme ou de».

Retrancher la ligne 14, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

«volontaire d'une autre personne.».

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-210, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicule n° 1, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, JUNE 7, 1988

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-210, an Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act met for the purpose of organization at 11:03 o'clock a.m. this day in Room 269 of the West Block, the Chairman, Fred McCain, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Elliott Hardey, Ken James.

Fred McCain read out his letter from the Speaker appointing him Chairman of the Committee.

On motion of Ross Belsher, it was agreed.—That the Committee proceed to consider its Order of Reference which reads as follows:

**ORDERED.**—That Bill C-210, an Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

On motion of Ken James, it was agreed.—That the Committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

On motion of Elliott Hardey, it was agreed.—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that three (3) members are present including the Chairman, and in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee.

On motion of Ken James, it was agreed.—That reasonable travelling and living expenses be paid, at the discretion of the Chairman, to witnesses who appear before the Legislative Committee, in accordance with the policies laid down by the Board of Internal Economy.

On motion of Ross Belsher, it was agreed.—That during the questioning of the witnesses, each member be allowed ten (10) minutes maximum for the first round and five (5) minutes thereafter provided that the Chairman have discretionary authority to keep the process flexible.

**ORDERED.**—That the Clerk be instructed to invite officials from the Blue Water Bridge Authority and the Department of Transport to appear before the Committee no later than Wednesday, June 22.

At 11:11 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 22, 1988

(2)

The Legislative Committee on Bill C-210, an Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act met at 4:40

**PROCÈS-VERBAUX**

LE MARDI 7 JUIN 1988

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water tient, aujourd'hui à 11 h 03, sa séance d'organisation, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Fred McCain, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Elliott Hardey, Ken James.

Fred McCain lit une lettre de l'Orateur par laquelle celui-ci le nomme président du Comité.

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu.—Que le Comité entreprenne l'étude de son ordre de renvoi libellé en ces termes:

**IL EST ORDONNÉ.**—Que le projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water, soit lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

Sur motion de Ken James, il est convenu.—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*.

Sur motion d'Elliott Hardey, il est convenu.—Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre l'impression en l'absence du quorum, à condition que trois (3) membres, dont le président, soient présents, et en l'absence du président, la personne désignée pour le remplacer.

Sur motion de Ken James, il est convenu.—Qu'à la discrétion du président, les témoins qui comparaissent devant le Comité soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables, conformément à la politique adoptée par le Bureau de régie interne.

Sur motion de Ross Belsher, il est convenu.—Qu'à l'occasion de l'interrogatoire des témoins, chaque membre dispose tout au plus de dix (10) minutes au premier tour de questions, puis de cinq (5) minutes par la suite, à condition que le président ait le pouvoir de maintenir la procédure flexible.

**IL EST ORDONNÉ.**—Que le greffier reçoive instruction d'inviter des hauts fonctionnaires de l'Administration du pont Blue Water et d'autres du ministère des Transports à comparaître devant le Comité au plus tard le mercredi 22 juin.

À 11 h 11, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 22 JUIN 1988

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue

o'clock p.m. this day in Room 208, of the West Block, the Chairman. Fred McCain, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Sid Fraleigh, Hardey Elliott, Ken James, Blaine Thacker.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated April 19, 1988, on Bill C-210, an Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act. (See *Minutes of Proceedings and Evidence, Tuesday, June 7, 1988, Issue No. 1*).

*Witnesses: From the Blue Water Bridge Authority:* G.J. McCaw, Chairman; Ken Jarvella, General Manager; Ian Bruce, Counsel. *From the Department of Transport:* Mike Farquhar, Director General, Surface Policy and Programs; Ron Williams, Q.C., Counsel.

Ian Bruce made a statement and, together with the other witnesses from the Blue Water Bridge Authority, answered questions.

Mike Farquhar made a statement and, with Mr. Williams, answered questions.

Ken James moved,—That the Committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-210.

On Clause 1

Ken James moved,—That Clause 1 be amended:

a) by striking out lines 9 and 10, on page 1, and substituting the following therefor:

“injury or loss as a result of an act of”;

and b) by striking out line 13, on page 1, and substituting the following therefor:

“other person”.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 1, as amended, carried.

The Title of the Bill carried.

The Bill, as amended, carried.

ORDERED,—That the Committee reprint Bill C-210, as amended, for the use of the House at report stage.

It was agreed,—That the Chairman do report Bill C-210, as amended, to the House.

At 5:28 o'clock p.m., the Committee adjourned.

Charles Robert  
Clerk of the Committee

Water, se réunit aujourd'hui à 16 h 40, dans la pièce 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Fred McCain, (président).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Sid Fraleigh, Hardey Elliott, Ken James, Blaine Thacker.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 19 avril 1988 relatif au projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water. (Voir *Procès-verbaux et témoignages du mardi 7 juin 1988, fascicule n° 1*).

*Témoins: De l'Administration du pont Blue Water:* G.J. McCaw, président; Ken Jarvella, directeur général; Ian Bruce, conseiller. *Du ministère des Transports:* Mike Farquhar, directeur général, Politique de surface et programmes; Maître Ron Williams, c.r., conseiller juridique.

Ian Bruce fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de l'Administration du pont Blue Water répondent aux questions.

Mike Farquhar fait une déclaration, puis lui-même et Maître Williams répondent aux questions.

Ken James propose,—Que le Comité entreprenne l'étude, article par article, du projet de loi C-210.

Article 1

Ken James propose,—Que l'article 1 soit modifié:

a) en substituant aux lignes 9 à 11, page 1, ce qui suit:

«responsables des blessures ou pertes résultant d'un acte de terrorisme ou de»

b) en substituant à la ligne 14, page 1, ce qui suit:

«volontaire d'une autre personne.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 1 ainsi modifié est adopté.

Le titre du projet de loi est adopté.

Le projet de loi ainsi modifié est adopté.

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité fasse réimprimer le projet de loi C-210, sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre à l'étape du rapport.

Il est convenu,—Que le président fasse rapport, à la Chambre, du projet de loi C-210 sous sa forme modifiée.

À 17 h 28, le Comité lève la séance.

Le greffier du Comité  
Charles Robert

## EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, June 7, 1988

• 1103

**The Chairman:** Committee members, I see a quorum. I shall call the meeting to order.

The first item on the agenda is the appointment of the chairman. May I read the letter I have received from the Speaker? It says:

Dear Colleague:

Pursuant to Standing Order 93(2), this is to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-210, an act to amend the Blue Water Bridge Authority Act.

Yours sincerely,

John Fraser

It was addressed to myself. I hope that is satisfactory for the chairman bit.

Now we need a motion that the committee proceed to consider its order of reference dated Tuesday, April 19, 1988, which reads as follows:

That Bill C-210, an Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act, be now read a second time and referred to the legislative committee.

**Mr. Belsher:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Item number four is the printing of issues. How many issues do you think we need? The committee usually prints 750 copies of *Minutes of Proceedings and Evidence*.

**Mr. James:** I do not think so. I might suggest, Mr. Chairman, we certainly would not need any more than that, but I would not imagine why we would need that many. Can there be fewer?

• 1105

**The Chairman:** It certainly can be amended to a lesser number, but 750 is proposed.

**Mr. James:** Of course, they could probably run 750 for the same price as 250.

**The Clerk of the Committee:** There is normally a general distribution of legislative committee proceedings, and if you print 750 my understanding is that you only have a surplus of about 100.

**Mr. James:** Let us leave it at that then.

**Mr. Hardey:** A copy goes to each member and each senator.

## TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 7 juin 1988

**Le président:** Nous avons le quorum, et je vais ouvrir la séance.

Le premier point à l'ordre du jour est la nomination du président. Puis-je vous lire la lettre que m'a fait parvenir le Président de la Chambre? Elle dit ceci:

Cher collègue,

Conformément au paragraphe 93(2) du Règlement, je confirme par la présente votre nomination comme président du Comité législatif du projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water.

Veuillez agréer, cher collègue, l'expression de mes meilleurs sentiments.

John Fraser

La lettre m'était adressée. J'espère que cela règle ce point.

Nous avons maintenant besoin d'une motion pour passer à l'étude du sujet de l'ordre de renvoi daté du 19 avril 1988, qui se lit comme suit:

Que le projet de loi C-210, Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont Blue Water, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif.

**M. Belsher:** Je propose la motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** Le point n° 4 est l'impression des fascicules. Combien pensez-vous qu'il nous faudra de fascicules? Les comités impriment habituellement 750 exemplaires des *Procès-verbaux et témoignages*.

**M. James:** Je ne pense pas. A mon avis, monsieur le président, ce nombre devrait largement suffire, il est même excessif. Ne pourrait-on en imprimer moins?

**Le président:** On peut certainement réduire le chiffre, mais celui qui est proposé est de 750.

**M. James:** Évidemment, ils peuvent sans doute en tirer 750 pour le même prix que 250.

**Le greffier du Comité:** Il y a une distribution générale des comptes rendus des comités législatifs, et si l'on en imprime 750, je crois savoir que cela n'en laisse qu'une centaine.

**M. James:** Laissons donc les choses ainsi.

**M. Hardey:** Il y a un exemplaire qui est envoyé automatiquement à chaque député et à chaque sénateur.

[Text]

**The Clerk:** It goes to each of the members, to some of the senators, to general distribution in the library network, and to government departments.

**Mr. James:** So moved.

Motion agreed to.

**The Chairman:** The next one is witnesses' expenses. The motion is that reasonable travel and living expenses be paid at the discretion of the chairman to witnesses who appear before the legislative committee in accordance with the policies laid down by the Board of Internal Economy.

**Mr. James:** So moved.

Motion agreed to.

**The Chairman:** I have missed an item, and that is that the chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that members are present, including the chairman, and in the absence of the chairman, the person designated to be chairman of the committee. How many members do you want to put into that blank?

**Mr. James:** Two, and the chairman.

**Mr. Hardey:** Three, including the chairman. Would that not be better? That is how it reads.

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** The next item is the duration of the questioning. In terms of the duration of the questioning of the witnesses, each member should be allowed, on the first round, whatever minutes, thereafter provided that the chairman has discretionary authority to keep the process flexible.

**Mr. Belsher:** Ten minutes.

**Mr. Hardey:** And five.

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** On other business, it is my understanding that the only witness who would be interested in appearing is the Blue Water Authority itself, and probably the Department of Transport might wish to make a presentation. I have suggested to the clerk that he contact the Blue Water organization. It has been agreed that they cannot come this week, but they would probably be available some time next week. At the moment the clerk has arranged a meeting for Wednesday afternoon at 3.30 p.m. We will be contacting the authority to see if they can make that their day of appearance.

The clerk is also contacting the Department of Transport to determine what their position is. I have suggested that he ask the authority whether they would like to have Transport representation present at the time of their discussion, or whether they would like to discuss it before the committee with the Transport authority, or whether they would prefer to appear alone and present

[Translation]

**Le greffier:** À chacun des députés, à certains sénateurs, puis aux ministères et aux bibliothèques.

**M. James:** Je propose cette motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** La prochaine motion concerne les frais des témoins. La motion demande que des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables soient remboursés, à la discrétion du président du comité, aux témoins qui comparaitront devant le comité législatif, conformément aux politiques établies par le Bureau de régie interne.

**M. James:** Je propose la motion.

La motion est adoptée.

**Le président:** J'ai sauté un point, à savoir que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que X membres soient présents, dont le président ou son suppléant. Par quel chiffre voulez-vous remplacer le X?

**M. James:** Deux, et le président.

**M. Hardey:** Trois, y compris le président. Ne serait-ce pas mieux? C'est ce que dit le texte.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le point suivant est la durée des tours de questions. Au cours de l'interrogatoire des témoins, chaque membre du comité dispose de X minutes au premier tour de questions; et de X minutes au second tour, pourvu que cette procédure soit laissée à l'entière discrétion du président.

**M. Belsher:** Dix minutes.

**M. Hardey:** Et cinq.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Pour ce qui est des autres points, je crois savoir que les seuls témoins intéressés à comparaître sont l'Administration du pont Blue Water elle-même, et sans doute le ministère des Transports. J'ai demandé au greffier de contacter l'administration du pont. Celle-ci ne peut comparaître cette semaine, mais sera sans doute disponible la semaine suivante. Pour le moment, le greffier a retenu la date de mercredi, à 15h30. Nous verrons avec l'administration si cette date lui convient.

Le greffier prend contact également avec le ministère des Transports pour déterminer sa position. Je l'ai invité à demander à l'administration du pont si elle souhaiterait la présence du ministère des Transports à cette séance ou si elle préfère être seule pour présenter sa position. Est-ce que cette procédure vous convient?

[Texte]

their case. Is that acceptable to the committee as an approach to the business?

**Mr. Hardey:** It seems we should try to encourage them to appear on the same day. I do not see any reason why we could not handle those two witnesses in one day. It should not present any problem, should it, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I would not think so, but I guess you or Mr. James would have a better idea of that.

**Mr. James:** I would like to suggest that Transport be invited to come. They should not be given the option. The committee should ask them to come or tell them to come.

**Mr. Belsher:** Following the Blue Water people.

**Mr. James:** Yes. When the Blue Water Bridge Authority make their presentation, they should be in attendance.

**The Chairman:** There might be an exchange between them if they are both in the room at the same time. There could be; it is foreseeable.

**Mr. James:** There could be.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman, could I also suggest that an alternative date be considered? Since you are dealing with two separate witnesses and trying to make the whole thing gel, an alternative date may be acceptable. Personally, I was hoping we could keep it on a Tuesday or a Wednesday.

• 1110

**The Chairman:** Could we leave it, then, that the meeting will be called by the Chair, on the advice of the clerk, of course, after he has made his contacts?

**Mr. Hardey:** Yes. Could you also keep in mind Tuesday and Wednesday, if that is agreed to by the other members, as being the preferable days?

**The Chairman:** There is a suggestion that possibly they could not come on Wednesday. Could we leave Wednesday as the date we approve, but subject to the convenience of the witness, and the meeting would be called by the Chair?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** What happens if it is deferred a week, let us say? Is that still acceptable to the committee?

**Mr. Hardey:** I would again repeat that a Tuesday or a Wednesday would be my preference.

**The Chairman:** That would be next week, or the week after, I guess. Is that acceptable to you?

**Mr. Belsher:** I do not have a calendar with me.

[Traduction]

**M. Hardey:** Il me semble qu'il faudrait les encourager à venir le même jour. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas entendre ces deux témoins le même jour. Cela ne devrait pas présenter de problèmes, n'est-ce pas, monsieur le président?

**Le président:** Je ne pense pas, mais je suppose que vous ou M. James êtes mieux placés pour le savoir.

**M. James:** Je recommande d'inviter le ministère des Transports. En fait, il ne faudrait pas lui laisser le choix, mais le convoquer.

**M. Belsher:** Après l'Administration du pont Blue Water.

**M. James:** Oui. Les représentants du ministère devraient être présents lors de l'exposé de l'Administration du pont Blue Water.

**Le président:** Il y aura peut-être un échange de vues entre eux s'ils sont présents dans la salle en même temps. C'est possible, et même probable.

**M. James:** C'est possible.

**Le président:** Est-ce convenu?

**M. Hardey:** Monsieur le président, pourrais-je recommander d'envisager également une date de rechange? Étant donné que vous avez à convoquer deux témoins différents pour la même date, il faudrait peut-être en prévoir une autre. Personnellement, j'espère que la réunion pourra se tenir un mardi ou un mercredi.

**Le président:** Pouvons-nous donc décider que la réunion sera convoquée par le président, après consultation avec le greffier, évidemment, après qu'il aura consulté qui de droit?

**M. Hardey:** Oui. Donc, si les autres députés sont d'accord, nous disons que mardi et mercredi sont les jours que nous préférons?

**Le président:** On me dit que les témoins ne pourront peut-être pas venir mercredi. Disons que nous sommes d'accord pour mercredi, si cela convient aux témoins, et que la réunion sera convoquée par le président.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Et s'il faut la reporter d'une semaine, disons? C'est toujours acceptable pour le Comité?

**M. Hardey:** Je répète encore une fois que je préfère le mardi ou le mercredi.

**Le président:** Alors, ce serait la semaine prochaine ou la semaine suivante. Cela vous va?

**M. Belsher:** Je n'ai pas mon carnet de rendez-vous sur moi.

[Text]

**The Chairman:** I do not either for the date. But we are talking about Tuesday and Wednesday being the most convenient days for this committee. Is that acceptable to you?

**Some hon. members:** Yes.

**The Chairman:** If there is any difficulty with their coming next Tuesday or Wednesday, then it will be the following Tuesday or Wednesday.

**Mr. James:** No later than that, I would like to suggest, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Okay. So then we will advise the Blue Water group that the committee would find it very inconvenient to meet with them later than two weeks from today or tomorrow.

Is there any other business?

**Mr. James:** I think it is understood. Mr. Chairman, that the clerk is going to work diligently at getting both witnesses here on the same day and the same time—that if he has to go back and forth, jockeying around, to get them both here, he will do so.

**The Chairman:** Yes.

If there is no further business, the meeting is adjourned to the call of the Chair, as per our agreement.

---

Wednesday, June 22, 1988

• 1642

**The Chairman:** We have a quorum. I call the meeting to order. The purpose of the meeting is to deal with private member's Bill C-210. The witnesses are here from the Blue Water Bridge Authority, the principals who asked that the bill be introduced. I believe Mr. Jarvella is the head of the delegation. If you would like to introduce the other members of your crew, it might be helpful.

**Mr. Ken Jarvella (General Manager, Blue Water Bridge Authority):** With me is Mr. McCaw, the chairman of the Blue Water Bridge Authority; Ian Bruce, our solicitor; and Andy Sartor, our solicitor.

**The Chairman:** We also have with us members of the Department of Transport. I believe, Mike, you are the Chief of Staff here today.

**Mr. Mike Farquhar (Director General, Surface Policy and Programs, Department of Transport):** With me is Ron Williams, General Counsel, Transport Canada; and Gordon Coogan of our Highway Policies and Programs.

**The Chairman:** Would you care to make your presentation? Mr. Jarvella, are you doing that, or is the chairman doing it?

[Translation]

**Le président:** Moi non plus. Mais le mardi et le mercredi seraient les jours les plus acceptables pour le Comité. Cela vous va?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** S'il y a des problèmes à les faire venir mardi ou mercredi prochain, ce sera donc le mardi ou le mercredi suivant.

**M. James:** Pas plus tard que cela, à mon avis, monsieur le président.

**Le président:** Bon. Alors, nous faisons savoir au groupe Blue Water que le Comité trouverait fort gênant de devoir le rencontrer plus tard que d'ici à deux semaines à compter d'aujourd'hui ou de demain.

Autre chose?

**M. James:** Si je comprends bien, monsieur le président, le greffier va faire diligence pour faire venir ici les deux témoins le même jour, à la même heure, et s'il doit servir d'intermédiaire pour tout régler, il le fera.

**Le président:** Oui.

S'il n'y a rien à ajouter, la séance est levée.

---

Le mercredi 22 juin 1988

**Le président:** Nous avons le quorum. Nous allons commencer. Nous nous réunissons aujourd'hui pour étudier le projet de loi C-210, un projet de loi d'initiative privée. Nous accueillons cet après-midi les membres de l'administration du pont Blue Water, ceux qui ont demandé une modification à la loi. Si je ne me trompe, M. Jarvella est le chef de la délégation. Je vous demanderais donc de nous présenter ceux qui vous accompagnent.

**M. Ken Jarvella (directeur général, Administration du pont Blue Water):** Je suis accompagné de M. McCaw, le président de l'administration du pont Blue Water, de M. Ian Bruce et de M. Andy Sartor, nos conseillers juridiques.

**Le président:** Nous accueillons également cet après-midi des représentants du ministère des Transports. Mike, je crois que vous êtes cet après-midi le chef de la délégation.

**M. Mike Farquhar (directeur général, Politiques de surface et programmes, ministère des Transports):** Je suis accompagné cet après-midi de notre conseiller juridique en chef, M. Ron Williams, ainsi que de Gordon Coogan, directeur de la section des Politiques et programmes—autoroutes.

**Le président:** Voulez-vous faire des commentaires liminaires? Monsieur Jarvella, est-ce vous ou le président de l'administration qui présentera le mémoire?



[Texte]

**Mr. Jarvella:** No, I am not. Our solicitor will make our initial presentation.

**Mr. Ian Bruce (Counsel, Blue Water Bridge Authority):** Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee. By way of background I would point out that the Blue Water Bridge Authority operates and maintains the Canadian half of the highway bridge between Port Edwin, Ontario and Port Huron, Michigan. It is a public body, but section 21 of that act provides the bridge authority is not an agent of Her Majesty and no member, officer or employee of the bridge authority shall be deemed as such to be an officer, agent or employee of Her Majesty. That provision is set out on page 9 of the brief that I provided. Section 4 of the same statute outlines the composition of the board and provides that it shall consist of eight members, four of whom shall be Canadian citizens, who should be appointed by the Governor in Council or such other authority in Canada as the Governor in Council may designate. In practice, this is on the recommendation of the Minister of Transport.

Mr. McCaw has with him, gentlemen, traffic figures for the bridge. As I understand it, approximately 3.9 million vehicles use the bridge annually. This is an enormous volume of traffic and includes many transport trucks, many of which carry hazardous materials.

These factors, coupled with the trends in the courts to (a) award large settlements, and (b), to extend liability farther afield, and viewed in juxtaposition with the international spread of terrorism, raised the concerns of the members that in the event of a catastrophe or serious accident, they might be exposed to some personal liability.

The members are aware of subsection 7.(3) of the Blue Water Bridge Authority Act which states:

(3) For greater certainty, it is hereby declared that section 30 of the Interpretation Act applies to the Bridge Authority.

• 1645

At the time the Blue Water Authority Act received Royal Assent—namely, in 1964—the Interpretation Act then provided by its section 30:

30.(1) In every Act, unless the contrary intention appears, words making any association or number of persons a corporation or body politic and corporate shall...

(c) exempt individual members of the corporation from personal liability for its debts or obligations or acts, if they do not violate the provisions of the Act incorporating them.

The current Interpretation Act at section 20 now provides what amounts to basically the same thing:

[Traduction]

**M. Jarvella:** Non, c'est notre avocat conseil qui a été chargé de le faire.

**M. Ian Bruce (conseiller juridique, Administraton du pont Blue Water):** Merci, monsieur le président, messieurs les députés. L'Administration du pont Blue Water est responsable de l'exploitation et de l'entretien de la section canadienne du pont qui se trouve entre Port Edwin en Ontario et Port Huron au Michigan. Il s'agit d'une voie publique et conformément à l'article 21 de la loi, l'Administration du pont n'est pas mandataire de Sa Majesté et aucun de ses membres, dirigeants ou employés ne doit, à ce titre, être considéré comme un fonctionnaire, un mandataire ou un employé de Sa Majesté. Vous trouverez cet article à la page 9 de notre mémoire. L'article 4 de cette loi précise que l'Administration se compose de huit membres dont quatre doivent être des citoyens canadiens que doit nommer le gouverneur en conseil ou telle autre autorité au Canada que le gouverneur en conseil désigne. En pratique, les membres sont nommés à la suite de recommandations présentées par le ministre des Transports.

Messieurs, M. McCaw a apporté quelques statistiques sur le pont. Quelques 3.9 millions de véhicules circulent chaque année sur ce pont. C'est un chiffre considérable; nombre de ces véhicules sont des camions de transport et bon nombre d'entre eux transportent des marchandises dangereuses.

Divers facteurs tels la tendance des tribunaux à accorder des règlements très généreux et à élargir le champ de responsabilités, et la montée du terrorisme international ont poussé nos membres à se poser des questions sur leurs responsabilités en cas de désastre ou d'incident grave.

Les membres de l'administration savent que le paragraphe 7.(3) de la Loi sur l'administration du pont Blue Water précise:

(3) Pour plus de certitude, il est par les présentes déclaré que l'article 30 de la Loi d'interprétation s'applique à l'Administration du pont.

Lorsque la Loi sur l'administration du pont Blue Water a reçu la Proclamation Royale—soit en 1964—l'article 30 de la Loi de l'interprétation se lisait comme suit:

30.(1) Dans une loi, à moins que l'intention contraire ne soit manifeste, les mots par lesquels l'association ou un certain nombre de personnes sont constituées en corporation, ou en corps politique et constitué,...

c) exemptent les membres de la corporation, individuellement, de toute responsabilité personnelle pour ses dettes, obligations ou actes, pourvu qu'ils n'enfreignent pas les dispositions de sa loi constitutive.

L'article 20 de la Loi d'interprétation actuelle prévoit plus ou moins les mêmes choses:

## [Text]

20.(1) Words establishing a corporation shall be construed. . .

(d) to exempt from personal liability for its debts, obligations or acts such individual members of the corporation as do not contravene the provisions of the enactment establishing the corporation.

It is our submission that the proposed amendment before you would, with greater certainty and clarity, provide protection to the members of the authority. It provides specifically that there be no personal liability "as a result of an act of terrorism or the fault, neglect, want of skill or wilful and wrongful act", etc.

I have included some pages, pages 18 through 23 of the brief, that set out excerpts from *Black's Law Dictionary* to define certain terms that are relevant, the word "act" at page 18 and the word "omission" at page 20. Just as malfeasance, misfeasance and non-feasance are different, so are act and omission. The words in the proposed amendment include the words "neglect" and "fault", and as used in the proposed amendment, they are broader than the term "act" in the Interpretation Act. In other words, "act" is only part of the equation. An act or an omission can be construed as neglect or fault.

To reiterate, fault and neglect include or cover both acts and omissions, and the Interpretation Act refers only to acts. So this raises a concern for the members of the authority. That may seem like a narrow point, but to show the effect of a word not being included in a statute and how the courts can then interpret that, you can find included in the material at page 24 a copy of a decision of the Ontario Court of Appeal reported in volume 42, second series, of the *Ontario Reports* at page 89.

In that case the court found the president of a corporation liable to its employee for personal injuries, notwithstanding that this was a scheduled employer and the employee was therefore statutorily barred by the Workers' Compensation Act from suing the employee. The basis of that decision was that the executive officer of the corporation was excluded. He was not included in the definition of an employee contained in that act, and therefore he could be sued notwithstanding that the employer could not be sued.

I cite that case for the committee to show the court's willingness to pierce the corporate veil or to sidestep the corporate veil, and the members of the authority are concerned and want to be protected with no uncertainty.

This is a private member's bill to address the concerns of these members of the bridge authority. I would point out that they should not be analogized to directors of

## [Translation]

20.(1) Les mots établissant une corporation doivent s'interpréter. . .

d) comme exemptant de toute responsabilité personnelle pour les dettes, obligations ou actes de la corporation les membres, pris individuellement, qui n'enfreignent pas les dispositions du texte législatif créant la corporation.

Nous sommes d'avis que la modification dont vous êtes saisi préciserait les responsabilités des membres de l'Administration. En effet, l'amendement prévoit que ces membres ne sont pas personnellement responsables des blessures ou pertes subies et «qui résultent d'un acte de terrorisme ou de quelque faute, négligence, maladresse, incompétence ou un acte dommageable et volontaire».

Vous trouverez aux pages 18 à 23 de notre mémoire certains extraits du dictionnaire juridique «Black's» où l'on définit certains des termes pertinents comme «acte», à la page 18, et le terme «omission» à la page 20. Tout comme les termes français méfaits, faute de commission ou omission d'accomplir un devoir ont un sens différent, les termes anglais «actes» et «omission» ne veulent pas dire la même chose. Les termes que l'on utilise dans l'amendement proposé «négligence» et «faute» sont plus généraux que le terme «acte» que l'on trouve dans la Loi de l'interprétation. En d'autres termes, «acte» ne représente qu'un aspect de la question. En effet un acte ou une omission pourraient être interprétés comme négligence ou même faute.

Et je le répète, les termes faute et négligence désignent également acte et omission; cependant la Loi de l'interprétation ne parle que des actes. Evidemment cela préoccupe gravement les membres de l'Administration. Ça semble peut-être être un petit détail, mais nous avons mis à la page 24 de notre mémoire copie d'une décision rendue par la Cour d'appel de l'Ontario, décision que l'on trouve au volume 42 de la deuxième série des rapports de l'Ontario, à la page 89. Cela illustre bien ce qui se produit lorsqu'un terme n'est pas défini dans la loi et que les tribunaux doivent l'interpréter.

Dans cette affaire, le tribunal a décidé que le président d'une société était responsable des blessures subies par ses employés même s'il s'agissait d'un employeur désigné et que l'employé aux termes de la Loi sur les accidents de travail ne pouvait pas intenter de poursuites contre son employeur. D'après la Cour d'appel de l'Ontario, le PDG de la société était exclu de cette définition. Puisqu'il n'était pas inclus dans la définition d'employé aux termes de la loi, il pouvait faire l'objet de poursuites même si l'employeur officiel, lui, était au dessus de toute poursuite.

Je vous cite cet exemple pour démontrer que les tribunaux sont disposés à lever le «voile corporatif»; c'est pourquoi les membres de l'Administration votaient afin qu'on garantisse leur protection dans ces circonstances.

Ce projet de loi d'initiative privée répond aux préoccupations des membres de l'Administration du pont. Il ne faudrait pas comparer notre situation à celle des

**[Texte]**

Crown corporations where profits are involved. Section 6 of the Blue Water Bridge Authority Act provides that the members of the bridge authority shall serve without remuneration.

These are not paid members. They are providing a service to the community where they reside. If they fear they are at risk, they may not wish to provide that voluntary service to the community they are presently serving. They are asking the committee, therefore, to allay these fears and approve the amendments before you.

To regress once more by way of background, some of these fears arose after the bridge was occupied by Greenpeace for a protest to do with the St. Clair River. With a little imagination, concerns arose: what if these were terrorists instead of Greenpeace? It raises the spectre of a possible disaster or tragedy. Some injured person or survivor of the deceased may allege as a result of an omission, for example, of not providing greater security for what many would consider to be a remote contingency, but given the ingenuity of the mind of the plaintiff's lawyer, changing social values as to what deserves compensation, an expansion of liability as a judicial trend, what may not be considered an omission today may be considered an omission some time in the near future.

• 1650

The members of the bridge commission would like to be protected. It is their submission that there is no public policy or reason they ought not to be protected, and we are asking, therefore, that you consider the amendment to the Blue Water Bridge Act.

This is also a somewhat unique situation with this bridge since it is a connecting link for the Toronto-New York-Chicago corridor, and no hazardous materials go over the Windsor Bridge or through the Windsor Tunnel, so hazardous materials, out of the 3.9 million vehicles I referred to earlier—and there are a lot of vehicles carrying hazardous materials—there is a potential for a disaster at this particular bridge.

Transported over the Blue Water Bridge are chemicals, flammables, explosives, corrosives. There is not a restriction at this bridge as to the materials carried over it, so it is somewhat of a special situation. The members, who, as I have indicated, sit gratuitously on this board, would like the protection as envisaged in the amending act. Those are my initial opening comments, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Questions from the committee members? Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman. I am sorry, gentlemen, for being late, and I am sorry we are so late.

**[Traduction]**

directeurs de sociétés de la Couronne qui sont rémunérés. En effet, l'article six de la Loi sur l'administration du pont de Blue Water précise que les membres de l'Administration occupent leur poste sans rémunération.

Ils ne sont donc pas rémunérés. Ils offrent bénévolement ce service à la collectivité où ils vivent. S'ils s'inquiètent de la situation, ils pourraient décider de ne plus offrir ces services bénévoles. Ils demandent donc au comité de calmer leurs craintes et d'adopter la modification proposée.

Certaines de ces craintes ont été suscitées par l'occupation par le groupe Greenpeace pendant une manifestation organisée pour la défense de la rivière St. Clair. On a commencé à s'imaginer toutes sortes de choses; que se produirait-il si ces gens n'étaient pas des représentants de Greenpeace mais plutôt des terroristes? Il pourrait y avoir un désastre ou incident grave. Une des personnes blessées ou un survivant des victimes pourrait intenter des poursuites parce que l'Administration n'avait pas prévu une meilleure sécurité pour un événement qui était absolument imprévisible. L'avocat du plaignant sera peut-être fort ingénieux, les valeurs sociales qui dictent le dédommagement des victimes auront peut-être changé, on aura peut-être élargi le champ de responsabilités, et il se pourrait fort bien que ce qui n'est pas une omission aujourd'hui pourrait en devenir une demain.

Les membres de l'Administration du pont voudraient être protégés. A leur avis, il n'existe aucune raison valable pour les priver de cette protection. C'est pourquoi nous vous demandons d'adopter la modification proposée à la Loi sur l'administration du pont Blue Water.

Les circonstances qui entourent cette affaire sont extraordinaires. En effet, ce pont représente un des tronçons de la route Toronto-New York-Chicago; aucune marchandise dangereuse ne peut être transportée sur le pont de Windsor ou dans le tunnel de Windsor; ainsi, bon nombre des 3.9 millions de véhicules qui circulent sur le pont transportent des marchandises dangereuses. Il pourrait donc y avoir un désastre ou un sinistre sur ce pont.

Certains des véhicules qui circulent sur le pont Blue Water transportent des produits chimiques, des produits inflammables, des explosifs et des corrosifs. Comme je l'ai signalé plus tôt, ces circonstances sont extraordinaires, car il n'existe aucune restriction à l'égard des marchandises transportées dans les véhicules qui circulent sur ce tronçon. Les membres de l'Administration, qui comme je l'ai signalé tout à l'heure ne sont pas rémunérés, voudraient qu'on leur accorde la protection prévue dans cette modification. Voilà qui termine, monsieur le président, mes commentaires liminaires.

**Le président:** Y a-t-il des questions? Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président. J'espère, messieurs, que vous nous pardonnerez notre retard. Il y

**[Text]**

We had a lot of votes and that, so we are glad you are still here.

I heard you say the members of the Blue Water Bridge appointed to the authority are not remunerated.

**Mr. Bruce:** That is correct. They can get travel expenses, etc., but that is provided in the statute itself, section 6, I believe. Section 6 of the Blue Water Bridge Authority Act says:

(6) The members of the Bridge Authority shall serve without remuneration but are entitled to be reimbursed. . .

**Mr. Belsher:** Fine. Okay, thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Any further questions?

**Mr. James:** I thought it might be important to have brought out some of the details of the bridge for my colleagues on the committee. We have the chairman of the bridge authority here, and it is the authority who have had the concern for a number of years and brought it to my attention and the attention of Transport Canada, I think. Before I was a Member of Parliament, I had dialogue with them and actually support from Transport Canada as to the kind of amendments that should be inserted. I have before me a piece of correspondence that led from that.

Could I maybe question Mr. McCaw to bring out some facts I think it would be important my colleagues knew? I think it would be important, Mr. McCaw, if you related to the committee some of the details of the bridge—cars and trucks volume. I think Mr. Bruce alluded to some, but could we have you maybe demonstrate to the committee the capacity, the volume, the magnitude of the bridge traffic. This is not some little bridge we are talking about, this is a high-volume spot. Maybe include some of the ramifications of the kind of loads that you take over this bridge.

**Mr. Jerry McCaw (Chairman, Blue Water Bridge Authority):** In 1982—we are talking about trucks only—we had 228,000 trucks cross the bridge. In 1987 we had 552,000 trucks. In a five-year term we had a 100% increase.

We are in the petrochemical industry of Sarnia. It is not only the corridor between New York and somewhere down in the States. Because of the economic value for our local area, we disallow any type of hazardous material going across the bridge. As Mr. Bruce said, the Ambassador Bridge does not allow any hazardous material to go across the bridge. Also, we have CIL, which is an industry that disposes of high explosive or high octane fuels. That comes from the U.S. side across to our side of the bridge to be disposed of at CIL. What they do with it, I do not know; whether they put it down in caverns or burn it, or whatever. What I am trying to say is that out of over half a million trucks that crossed the bridge last year,

**[Translation]**

avait plusieurs motions aux voix à la Chambre. Nous sommes heureux que vous nous ayez attendus.

Vous avez dit que les membres de l'Administration du pont Blue Water ne sont pas rémunérés.

**M. Bruce:** C'est exact. On peut rembourser leurs frais de déplacement et autres frais, mais comme le précise une des dispositions de la loi, l'article 6 si je ne me trompe:

(6) Les membres de l'Administration du pont occupent leur poste sans rémunération, mais ont droit au remboursement. . .

**M. Belsher:** C'est bien. Merci beaucoup. Merci monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**M. James:** Je crois qu'il importe de saisir certains de mes collègues députés de certains des détails et des statistiques touchant le pont. Un de nos témoins est le président de l'Administration du pont, soit le groupe qui se préoccupe de la question depuis déjà longtemps; en effet, les membres de l'Administration m'ont fait part, ainsi qu'à Transports Canada, si je ne me trompe, du problème. Avant d'être élu à la Chambre des communes, j'avais discuté avec eux de la question et les représentants de Transports Canada m'ont dit qu'ils appuieraient certaines modifications à la loi. J'ai d'ailleurs une lettre qui porte là-dessus.

J'aimerais demander à M. McCaw de nous faire part de certains détails pertinents. Monsieur McCaw, il serait bon que vous donniez au Comité un peu plus de détails sur ce pont, par exemple le nombre de camions et de voitures qui y circulent. Je crois que M. Bruce a cité quelques chiffres, mais j'aimerais que vous démontriez au Comité l'importance réelle de la circulation sur ce pont. Il ne s'agit pas d'un petit pont qu'on n'utilise jamais, mais plutôt d'un pont où circule un nombre très important de véhicules. Vous pourriez peut-être également nous donner plus de détails sur les chargements des camions qui roulent sur ce pont.

**M. Jerry McCaw (président, Administration du pont Blue Water):** En 1982, 228,000 camions ont traversé le pont; en 1987, ce chiffre était passé à 552,000 camions. Il y a donc eu en cinq ans une augmentation de 100 p. 100.

Les entreprises pétrochimiques sont un des principaux secteurs de l'économie de la ville de Sarnia. Je ne parle pas simplement du tronçon entre New York et d'autres villes américaines. En raison de l'importance économique que cela revêt pour la région, aucunes marchandises dangereuses ne peuvent être transportées à bord de véhicules qui circulent sur le pont Ambassador, comme l'a signalé M. Bruce. La société CIL, qui se trouve dans la région, expédie des marchandises explosives et des carburants à indice d'octane élevé. Ces produits en provenance des États-Unis traversent le pont, afin d'être traités à la CIL. J'ignore ce qu'elle en fait, si elle les entrepose dans des grottes ou si elles les brûle, par

[Texte]

as far as we can make out over 8% carried hazardous materials. So 40,000 trucks carried hazardous materials across the bridge. Does that answer your question, Mr. James?

• 1655

**Mr. James:** Yes.

**Mr. Hardey:** I guess what was coming into my mind is your function. I can certainly see the problem you had to deal with. I understand it has been an ongoing problem that you want to get addressed. You know how many trucks go across the bridge, but as near as I can establish so far you do not categorize them; you do not know what is in those trucks and you do not have any way of tabulating how many trucks were carrying hazardous materials. What percentage?

**Mr. Jarvella:** Maybe I can answer that, Mr. Chairman. We ran a survey last month to find out what portion of the trucks that were coming across were carrying placards for hazardous goods. We did that for a two-week period. Over that two-week period, 8% of the trucks that did pass over the bridge were carrying hazardous materials. We do not run it all the time, but every once in a while we will run a survey just to see what the percentage is.

**Mr. Hardey:** I guess what I was also trying to get a handle on, Mr. Chairman, is just what authority you have to stop certain trucks. Would you be able to flex your muscles as an authority and say that you do not want any more hazardous materials crossing this bridge. Do you have that type of muscle?

**Mr. McCaw:** I am told we could probably do that if we wished, but with freer trade coming all the time and one thing and another, I do not think we could do that. We have talked to the Department of Highways—

**Mr. Hardey:** I am not suggesting such a thing. I was just trying to find—

**Mr. McCaw:** Yes. We have been working with DOT and looking for guidance from them on what we should do and what we should not do. Does that answer your question?

**Mr. Hardey:** Yes.

**Mr. Jarvella:** Maybe I can point out to you that the Michigan Department of Transport has no restrictions on what comes across the bridge. In other words, anything that we receive from the American side has already crossed the bridge. So, even if we want to tighten up restrictions on our side, that is only dealing with the westbound traffic.

[Traduction]

exemple. J'essaie de dire que l'an dernier, plus d'un demi-million de camions ont traversé le pont, et pour autant que nous le sachions, plus de 8 p. 100 d'entre eux, soit 40,000, transportaient des substances dangereuses d'un côté à l'autre du pont. Est-ce que cela répond à votre question, monsieur James?

**M. James:** En effet.

**M. Hardey:** Je réfléchissais à votre fonction. Je vois très bien la difficulté qui s'est posée pour vous de façon constante, et pour laquelle vous recherchez une solution. Vous savez combien de camions traversent le pont, mais sauf erreur, vous ne savez pas ce qu'ils transportent, et il ne vous est pas possible de déterminer combien d'entre eux transportaient des produits dangereux. Quel serait leur pourcentage?

**M. Jarvella:** Je peux peut-être répondre à cette question, monsieur le président. Le mois dernier, nous avons effectué un sondage pour déterminer sur combien de camions il était indiqué qu'ils transportaient des marchandises dangereuses. Nous avons effectué ce sondage pendant deux semaines au cours desquelles nous avons constaté que 8 p. 100 des camions qui traversaient le pont transportaient de telles marchandises. Notre sondage n'est pas permanent et ce n'est que de temps en temps que nous l'effectuons pour déterminer quel est le pourcentage en question.

**M. Hardey:** J'essayais de savoir aussi, monsieur le président, si vous avez le pouvoir d'arrêter certains camions. Votre administration pourrait-elle se montrer très stricte et refuser que d'autres substances dangereuses soient acheminées sur ce pont? Avez-vous un tel pouvoir?

**M. McCaw:** On me dit que nous pourrions probablement l'exercer si nous le souhaitions, mais étant donné qu'il est de plus en plus question du libre-échange et de toutes sortes d'autres facteurs, je ne pense pas que nous puissions faire cela. Nous avons communiqué avec le Service des autoroutes. . .

**M. Hardey:** Ce n'est pas ce que je vous propose. J'essayais simplement de déterminer. . .

**M. McCaw:** Oui. Nous avons travaillé avec le MDT afin d'avoir des conseils sur ce que nous devrions faire ou non. Est-ce que cela répond à votre question?

**M. Hardey:** Oui.

**M. Jarvella:** Je pourrais vous signaler que le Département des Transports du Michigan n'impose pas de restrictions sur ce qui traverse le pont. Autrement dit, tout ce que nous recevons du côté américain a déjà traversé le pont. Par conséquent, même si nous voulons renforcer les restrictions de notre côté, elles ne portent que sur le mouvement vers l'ouest.

[Text]

**Mr. James:** I will defer to my colleagues because I know the bridge very well, but if I may, Mr. Chairman, I will bring up some points from time to time that might be of interest to my colleagues.

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I apologize to you, my colleagues and the witnesses for being late. You may have covered what I am going to ask in your initial testimony. You have no doubt been talking to Department of Transport officials. What do you understand they have been saying to you as to why this may or may not be necessary? What would be your response to their position if they said that they do not think it is necessary?

**Mr. Bruce:** We have had the benefit of course of seeing some material prepared by the Ministry of Transport. In effect, what they refer to is the section in the Blue Water Bridge Authority Act that specifically alludes to the Interpretation Act. As I indicated, that statute refers to debts, obligations, and acts. The word "acts" does not include the word "omissions". The proposed amendment refers to:

... as a result of an act of terrorism or the fault, neglect, want of skill, or wilful and wrongful act.

"Neglect" and "fault" are broader terms than merely the word "act"; they are broad enough to encompass acts or omissions. The concern the members of the Blue Water Bridge Authority had is that there might be a loophole and they do not want that. They want to be protected because they serve as non-paid members on the commission.

• 1700

**Mr. Thacker:** Mr. Chairman, I have enormous sympathy for the view of the board members, but I am wondering if there is some action a board member might undertake for which he or she should be responsible. This bill is crafted widely enough to exempt them even if they neglect something that perhaps they should be looking after.

**Mr. Bruce:** I do not think it was the intention to exclude their own wrong-doings if that was a concern of the committee. I think perhaps it can be addressed by the concluding sentence of the act or the proposed amendment could say "of any other person". I do not think it was the intention to exclude their own wrong-doing. It was to protect them.

**Mr. Thacker:** It does seem to use those words, "or wilful and wrongful act". That refers to any other person, does it not? Thank you. I understand now and I apologize.

**Mr. Fraleigh:** I expect what we are faced with is that you people feel that you do not have sufficient protection and Transport Canada has indicated that, in their opinion, you do. That is the crux of the question.

[Translation]

**M. James:** Je laisserai la parole à mes collègues, car je connais très bien le pont, mais avec votre permission, monsieur le président, je soulèverai de temps en temps des aspects qui pourraient les intéresser.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je m'excuse auprès de vous, de mes collègues et des témoins pour avoir été en retard. Vous avez peut-être répondu, dans votre témoignage initial, aux questions que je vais poser. Vous avez certainement parlé aux fonctionnaires du ministère des Transports. Que semblent-ils vous avoir dit à propos de cette éventualité? Quelle serait votre réaction s'ils vous disaient que selon eux, votre intervention n'est pas nécessaire?

**M. Bruce:** Nous avons eu la chance d'examiner certains documents préparés par le ministre des Transports. Ils font état de l'article de la Loi sur l'Administration du pont Blue Water où il est question de la Loi d'interprétation, de façon précise. Encore une fois, cette loi renvoie à des dettes, obligations et actes. Le terme «actes» ne comprend pas celui d'«omissions». La modification proposée renvoie à ceci:

... qui résultent d'un acte de terrorisme ou de quelque faute, négligence, maladresse, incompetence ou acte dommageable.

La «négligence» et la «faute» sont des termes plus étendus qu'«acte»; ils peuvent donc inclure des actes ou des omissions. Les membres de l'administration du pont Blue Water craignaient qu'il n'y ait là une échappatoire qu'ils ne veulent pas. Par ailleurs, ils tiennent à être protégés car ils ne touchent pas de salaire comme membres de l'administration.

**M. Thacker:** Monsieur le président, je comprends très bien leur point de vue, mais je me demande s'il y a lieu de les tenir responsables de certains de leurs actes. Le projet de loi est rédigé de façon suffisamment souple pour les décharger même s'ils négligent quelque chose dont ils auraient peut-être dû s'occuper.

**M. Bruce:** Je ne pense pas qu'on avait l'intention d'exclure leurs infractions à la loi, si c'est ce qui préoccupe le Comité. Une solution possible serait de terminer la loi ou la modification proposée par *of any other person*, dans la version anglaise. L'intention n'était donc pas de les décharger en cas d'actes inadmissibles de leur part. Il s'agissait plutôt de les protéger.

**M. Thacker:** On semble utiliser les termes «ou acte dommageable et volontaire». Cela renvoie à n'importe quelle autre personne, n'est-ce pas? Je vous remercie. Je comprends maintenant et je vous présente mes excuses.

**M. Fraleigh:** La difficulté, c'est que vous estimez ne pas être suffisamment protégés, contrairement à ce que vous affirme Transports Canada. C'est là la question fondamentale.

[Texte]

I think we have heard your argument and I want to hear the other side of the argument so that we can grasp what the problem is. It seems logical to me that the authority would want to protect themselves from being liable. It is a natural thing, particularly when you are serving on a board with no remuneration. Mr. Chairman, I have nothing further until we hear the other witnesses.

**Mr. James:** Mr. Chairman, I thought it might also be interesting to my colleagues on the committee to have explained by Mr. McCaw or Mr. Jarvella that this bridge is actually run in conjunction with the U.S. They are allowing certain things to happen.

**The Chairman:** I think this bridge crosses a boundary stream.

**Mr. James:** I would like to have you explain that. In addition the chairman wants to know how passing Canadian legislation impacts upon the situation because it is an international bridge. Explain how you operate on the Canadian side and the U.S. side where you have a particular—

**Mr. McCaw:** We own half the bridge and the Department of Transportation of Michigan owns the other half. We control our half and the other half is controlled out of Lansing. So far as hazardous material coming across from the Michigan side goes, they have no controls of any sort coming across the bridge. They are wide open. If there is any type of material a traveller wants to bring across, he can and we have no control from that side. We control the outgoing traffic rather than any part of the incoming traffic. Does that answer your question?

**Mr. James:** Yes. Mr. Chairman, I have a copy of correspondence that went from Transport Canada to the bridge authority in recent months. There appeared to be an indication from Transport Canada that maybe restrictions should be put on certain hours for taking dangerous goods back and forth across the border. After looking at the situation—I will read some of the operative sentences—Transport Canada wrote that no restrictions should be imposed. They say:

Our position is that no restrictions be imposed on the movement of dangerous goods thereon beyond those inherent in the Transportation of Dangerous Goods Act and regulations.

• 1705

I think what is interesting is they go on and say:

It appears, after studying the data, that industry has adjusted to the restrictions currently imposed by the Blue Water Bridge Authority, as shown by the increase in the number of dangerous goods shipments prior to and after the periods designated. This adjustment has led to some increase in the risk negating any value gained by imposing restrictions.

[Traduction]

Vous nous avez exposé votre argument, et je voudrais entendre celui de l'autre côté afin que nous saisissons vraiment la nature du problème. Il me semble logique que l'administration veuille se décharger de ses responsabilités. C'est naturel, surtout étant donné que ses membres ne sont pas rétribués. Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter tant que nous n'aurons pas entendu les autres témoins.

**M. James:** Monsieur le président, il serait utile que M. McCaw ou M. Jarvella nous expliquent que ce pont est administré conjointement avec les États-Unis qui autorisent certaines choses.

**Le président:** Je pense que ce pont traverse un cours d'eau frontalier.

**M. James:** J'aimerais que vous nous expliquiez cela. De plus, le président voudrait savoir en quoi l'adoption d'une loi américaine modifie la situation, car il s'agit d'un pont international. Expliquez-nous comment vous fonctionnez du côté canadien et du côté américain où vous avez certains. . .

**M. McCaw:** La propriété du pont est également partagée entre nous et le département des Transports du Michigan. Nous administrons notre moitié, l'autre l'étant à Lansing. Il n'existe aucun contrôle sur les substances dangereuses traversant le pont du côté du Michigan. Si un voyageur veut faire passer n'importe quelle marchandise, il peut le faire sans que nous ne puissions exercer aucun contrôle de ce côté. Nous réglementons la sortie du trafic plutôt que son entrée. Est-ce que cela répond à votre question?

**M. James:** Oui. Monsieur le président, j'ai une copie du courrier échangé ces derniers mois entre Transports Canada et l'administration du pont. Transports Canada semble demander que des restrictions soient imposées, certaines heures, quant au mouvement des substances dangereuses d'un côté à l'autre de la frontière. Mais après avoir examiné la situation, Transports Canada a changé d'opinion et je vais vous lire les passages pertinents de la lettre:

Selon nous, il n'y a pas lieu d'imposer de restrictions sur le mouvement de substances dangereuses, outre celles que prévoit la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et ses règlements d'application.

Mais surtout:

Il semble, après avoir examiné les données, que l'industrie s'est adaptée aux restrictions qu'impose actuellement l'administration du pont Blue Water, comme l'indique l'augmentation du nombre de expéditions de marchandises dangereuses avant et après les périodes désignées. De la sorte, une certaine augmentation des risques annule les avantages découlant de ces restrictions.

**[Text]**

From what you have said, you know an awful lot of dangerous goods are going back and forth, and the few restrictions on ours are not going to negate an awful lot.

So I indicate to my colleagues again that it appears the commissioners and authority members have a lot of concern because of the kind of bridge and the kind of goods going across on it. It appears that 90% sure does not satisfy them. They want to be 100% sure they do not have liability.

**Mr. Belsher:** Do you gentlemen feel there is an omission here in this bill that appears in other authorities? We have many authorities such as this in Transport Canada across the country now. Is it a flaw in the proposed Blue Water Bridge Authority Act, or is this something such that you are at risk as individuals and you want a little more comfort than what has been said to be in another act? Is it purely on your own, or is it something you see as missing from the proposed Blue Water Bridge Authority Act but you have seen it in another act?

**Mr. Bruce:** As far as I understand it, it is not something we have seen in some other act. This is a concern of theirs, and they would like to be protected themselves.

**The Chairman:** Mr. Farquhar, do you have any comments you would care to make?

**Mr. Farquhar:** Mr. Chairman, I would like to make one or two very brief comments from the Transport Canada perspective on this bill.

Transport Canada's principal interest in this subject is of course our concern about the transportation system in general and international bridges in particular. The Blue Water Bridge is an international bridge forming part of the overall transportation network, and as such we want to ensure its continuing safe and efficient operation. For this reason there is a provision whereby the authority must furnish to the department annually financial and safety inspection reports. The department, however, does not have any financial or operational responsibility for the bridge, as this rests entirely with the members of the authority, who are Canadian citizens appointed by the Governor in Council.

On the question of personal liability, which seems to be the principal focus of Bill C-210, we would only offer the observation that subsection 7.(3) of the Blue Water Bridge Act appears designed to cover the concerns being raised here today. This subsection, which says:

For greater certainty, it is hereby declared that section 30 of the Interpretation Act applies to the Bridge Authority.

**[Translation]**

D'après ce que vous avez dit, vous savez qu'énormément de marchandises dangereuses sont acheminées dans les deux sens, les quelques restrictions que nous imposons ne servant pas à grand chose.

Je répète donc à mes collègues qu'il semble que les commissaires et les membres de l'administration soient très préoccupés par la nature des marchandises qui traversent ce pont, dont 90 p. 100 est loin de les satisfaire. Ils voudraient être tout à fait sûrs d'être déchargés de leurs responsabilités à cet égard.

**M. Belsher:** Messieurs, pensez-vous qu'il y ait dans ce projet de loi une omission par rapport aux dispositions régissant l'administration d'autres ponts? Actuellement, Transports Canada en régit un grand nombre, d'un bout à l'autre du pays. S'agit-il d'une lacune de la modification de la Loi sur l'administration du pont Blue Water, ou s'agit-il là d'une situation dans laquelle vous courez certains risques, à titre individuel, de sorte que vous voulez être un peu plus rassurés? Ce problème vous concerne-t-il individuellement ou est-ce que vous voyez une lacune dans la Loi modifiant la Loi sur l'administration du pont Blue Water, d'autres étant plus complètes à cet égard?

**M. Bruce:** Pour autant que je sache, ce n'est pas quelque chose que nous avons vu dans d'autres lois. Les administrateurs se préoccupent de la situation et ils voudraient se protéger.

**Le président:** Monsieur Farquhar, voudriez-vous faire des observations?

**M. Farquhar:** Monsieur le président, je voudrais faire une ou deux très brèves remarques sur la position de Transports Canada quant à ce projet de loi.

Transports Canada s'intéresse essentiellement à cette question parce que nous nous intéressons au système de transport en général et aux ponts internationaux en particulier. Le pont Blue Water est un pont international qui fait partie de l'ensemble du réseau des transports, et comme tel, nous voulons faire en sorte que ses activités se poursuivent de façon sûre et efficace. Pour cette raison, il est prévu que l'administration soumette chaque année au ministère des rapports financiers ainsi que des inspections de sécurité. Cependant, le ministère n'a aucune responsabilité financière ni opérationnelle en ce qui a trait au pont, cette charge revenant exclusivement aux membres de l'administration, qui sont des citoyens canadiens nommés par le gouverneur en conseil.

Quant à la responsabilité personnelle, qui semble être l'objet essentiel du projet de loi C-210, nous voudrions simplement souligner que le paragraphe 7.(3) de la Loi sur l'administration du pont Blue Water semble être conçu pour répondre aux préoccupations qui ont été soulevées ici aujourd'hui. Ce paragraphe stipule ce qui suit:

Pour plus de certitude, il est pour les présentes déclaré que l'article 30 de la Loi de l'interprétation s'applique à l'administration du pont.



[Texte]

Paragraphe 30(1)(c), amongst other things, states:

... exempt individual members of the corporation from personal liability for its debts or obligations or acts, if they do not violate the provisions of the Act incorporating them.

It is on this basis that we would have thought the law as it stands was adequate to meet the concerns that are being addressed in Bill C-210.

**The Chairman:** You have stated your case, and I believe your opinion is that recent legal developments in other acts may give you some difficulty in spite of the clause in your own bill. Is that correct?

**Mr. Bruce:** There may be some doubt.

**The Chairman:** You do not feel absolutely safe with the legal protection you perceive in the act of incorporation.

**Mr. Bruce:** That is correct. There may be some doubt. That is why the authority is here.

• 1710

**Mr. Fraleigh:** Is there any concern on your part about this addition to the bill, except that you think it is already covered? I fail to see what the concern is. It seems all we are doing is strengthening the liability aspect of the Blue Water Bridge Act. Do you have any particular concerns about that, or is it simply that we are now down to a legal point where you think one thing and another lawyer thinks another?

**Mr. Farquhar:** I have made the comment with respect to our sense concerning the Interpretation Act. With respect to the bill itself, we would suggest that there are two major areas of concern: one, as it is drafted and—

**The Chairman:** Bill C-210 or the initial bill, the bill of incorporation?

**Mr. Farquhar:** I am just commenting on Bill C-210. I believe the question was whether we had any comments on the proposed bill.

**Mr. Fraleigh:** Yes, on the amendment to the bill.

**Mr. Farquhar:** This would appear to provide unlimited liability, number one.

**The Chairman:** Unlimited freedom from liability.

**Mr. Farquhar:** Correct. Secondly, it would appear to be limited in its application because it refers only to users of the bridge. This would not cover those who may be passing under the bridge, near the bridge, or whatever, who could be affected by any action that took place on the bridge: a car going off landing on a yacht or a freighter or something of that sort.

[Traduction]

L'alinéa 30(1)c) stipule entre autres choses ce qui suit:

... exemptent les membres de la corporation, individuellement, de toute responsabilité personnelle pour ses dettes, obligations ou actes, pourvu qu'ils n'enfreignent pas les dispositions de sa loi constitutive.

C'est en nous fondant sur ces dispositions que nous avons pensé que dans son libellé actuel, la Loi suffit à répondre aux objectifs visés au projet de loi C-210.

**Le président:** Vous avez présenté votre position selon laquelle d'autres lois ayant récemment eu certaines conséquences, vous risquez de vous heurter à certaines difficultés, malgré la disposition prévue dans ce projet de loi en ce qui vous concerne. Est-ce bien cela?

**M. Bruce:** Il peut se présenter certains doutes.

**Le président:** Vous ne vous sentez pas tout à fait en sécurité malgré la protection juridique qui se trouve dans la loi constituant l'administration.

**M. Bruce:** C'est exact. Certains doutes peuvent se présenter, d'où cette disposition.

**M. Fraleigh:** Vous pensez que cette question est déjà traitée mais avez-vous d'autres réserves quant à cette adjonction au projet de loi? Je ne vois pas ce qui vous préoccupe. Il me semble que nous ne faisons que renforcer la question de la responsabilité dans la Loi sur l'administration du pont Blue Water. Avez-vous des réserves précises à formuler ou craignez-vous simplement que les avocats interprètent cette disposition de façon différente?

**M. Farquhar:** J'ai dit ce que nous pensions de la Loi de l'interprétation. Quant au projet de loi, deux grandes questions nous préoccupent: tout d'abord son libellé...

**Le président:** Le projet de loi C-210 ou la loi initiale de constitution de l'administration?

**M. Farquhar:** Mes observations portaient simplement sur le projet de loi C-210. On me demandait si nous avions des observations à faire sur le projet de loi.

**M. Fraleigh:** Oui, sur la modification.

**M. Farquhar:** Tout d'abord, elle semble conférer une responsabilité illimitée.

**Le président:** Ou plutôt décharger de toute responsabilité les personnes mentionnées.

**M. Farquhar:** C'est exact. Deuxièmement, cette disposition semble limitée dans son application car elle ne vise que les utilisateurs du pont, par opposition à ceux qui peuvent passer sous ce dernier, dans son voisinage, et qui pourraient être lésés par toute action qui se déroulerait sur le pont: une voiture qui en tomberait pourrait atterrir sur un bateau de plaisance ou un cargo par exemple.

**[Text]**

As you try to define more precisely you also narrow the scope. And if you go back to the Interpretation Act it says "acts", which can be acts of commission or omission.

**Mr. Fraleigh:** So your argument is that by becoming more specific you narrow the interpretation rather than broaden it?

**Mr. Farquhar:** That is a potential, I would suggest. In addition, this would exclude members of the authority if they acted negligently themselves. If they were the terrorists, they would be exempted by this wording as we would understand it.

**Mr. Hardey:** We all are aware of some of the horror stories regarding disasters. When you start looking at figures and the number of trucks that pass over that bridge, and then you look at the percentage of trucks carrying hazardous products or wastes, it is only a matter of time before a disaster takes place. At the same time we know what has happened in the past as far as spills bills, and we know that the present trend almost borders on lunacy, with respect to some of the awards that have been handed down. All this is leading to a situation that is absolutely unacceptable. I will not go into any detail. I think we all know what I am talking about.

My question is very simple. How can we address this thing with a little bit of common sense? There is obviously a problem that has to be resolved. I will put the question to you. I cannot accept that with regard to this paragraph 30.(1)(c), we should wait until it is tested in court. It is too late then: the horse is out and the barn door has been opened.

• 1715

So can you answer that directly? Do you not at least agree that this is an area where we should not wait for a test case?

**Mr. Farquhar:** I really cannot comment on it apart from my earlier statement. Our view is that it would appear that the kind of concern being raised... the personal liability is covered by this because the legislation now states very specifically that the Interpretation Act applies to the Blue Water Bridge. It is very clear and very precise.

As I quoted earlier, paragraph 30.(1)(c) refers very specifically to personal liability so long as the directors are acting pursuant to the legislation in which they have been appointed. It is a question of legislating on legislation.

**Mr. Hardey:** Surely you do accept that as a matter of interpretation.

**Mr. Farquhar:** I would have no idea how the courts would interpret. I am not a lawyer, and I would not be so presumptuous as to try to determine how they would interpret it.

**[Translation]**

À essayer de définir les choses de façon plus précise on restreint aussi le champ d'application. Je vous renvoie à la Loi d'interprétation où il est question d'«actes» qui peuvent être des actes commis ou non.

**M. Fraleigh:** Vous dites donc qu'en précisant les choses le champ d'interprétation se rétrécit plutôt que de s'élargir, n'est-ce pas?

**M. Farquhar:** C'est en effet une possibilité. En outre, les membres de l'administration seraient déchargés de leurs responsabilités s'ils avaient agi eux-mêmes de façon négligente. D'après notre interprétation de ce libellé, s'ils étaient eux-mêmes des terroristes, ils seraient déchargés de toute responsabilité.

**M. Hardey:** Nous avons tous entendu parler de catastrophes effroyables. Étant donné le nombre de camions qui traversent ce pont et le pourcentage de ceux qui transportent des marchandises ou des déchets dangereux, une catastrophe sera inévitable à un moment donné. Nous savons aussi ce qui est advenu dans le passé des projets de loi sur les déversements, et nous savons que la tendance actuelle est presque absurde: je veux parler de certains dommages-intérêts qui ont été accordés. Tout cela aboutit à une situation tout à fait inacceptable. Je ne vais pas me perdre dans le détail, je pense que nous savons tous de quoi je veux parler.

Ma question est très simple: comment pouvons-nous résoudre cette difficulté de façon censée? De toute évidence, nous avons un problème à résoudre. Il me paraît inacceptable que par rapport à l'alinéa 30.(1)a), nous devions attendre que les tribunaux se soient prononcés. Il est alors trop tard: on a laissé la porte de la grange ouverte et les chevaux sont sortis.

Pourriez-vous répondre directement à cette question. Ne pensez-vous pas qu'au moins dans ce domaine il ne faudrait pas attendre une action type?

**M. Farquhar:** Je n'ai rien d'autre à ajouter à ce que j'ai dit tout à l'heure. Nous estimons que la préoccupation soulevée... Il y a insertion de la responsabilité personnelle car la loi stipule maintenant de façon très précise que la loi d'interprétation s'applique au pont Blue Water. C'est très clair et très précis.

Comme je l'ai dit précédemment, l'alinéa 30.(1)c) mentionne de façon très précise la responsabilité personnelle pour autant que les administrateurs agissent conformément à la loi en vertu de laquelle ils ont été nommés. Il s'agit donc de légiférer au sujet de la législation.

**M. Hardey:** Vous devez accepter cela comme une interprétation.

**M. Farquhar:** Je n'ai pas la moindre idée de l'interprétation que peuvent donner les tribunaux. Je ne suis pas avocat et je n'ai pas la prétention d'essayer de déterminer l'interprétation que donneraient les tribunaux.

[Texte]

**Mr. Thacker:** I think our attitude as members would be that if there is any doubt, we should resolve it in favour of these members who are serving without remuneration.

But my question relates to whether or not it would set a precedent in the sense that perhaps we should be amending the Interpretation Act. There are many dozens of other boards and authorities. If we make an amendment to this one to specifically cover this situation, a court might then say with respect to another board or agency that Parliament, not having specifically given the protection to this other agency that it has now given to the Blue Ridge Water Authority, would somehow prejudice them.

This means we should therefore be changing the Interpretation Act, which would then cover all boards and authorities for this type of a problem. So that would be my question as to whether or not the Justice people have been contacted or should be contacted with respect to this being a precedent, even though we agree your members should be covered.

**Mr. Farquhar,** has Justice contacted you in any way on this?

**Mr. Farquhar:** Do you have any comment on that, Mr. Williams?

**Mr. Ron Williams (General Counsel, Department of Transport):** No, I have no particular comment to make, but the point being raised is certainly a valid one. You have raised the presumption that if Parliament thought it necessary in this instance, it must have been concerned about it. Would it not have the same concern in other instances?

This is a matter of law policy that you would have to think about in enacting a provision such as this one.

Our attitude has always been that the law seemed, on the face of it, designed to cope with the situation that this bill is designed to cope with. It is right. It has never been tested. But on the other hand, it seems to be there for that purpose. That is really our only comment on the point.

**Mr. Thacker:** My second point then, Mr. Chairman, is whether I am given to understand that Transport officials feel that if we were to delete the words in line 9: "suffered by any user of the Blue Water Bridge" and were also to insert the word "other" in front of the last word "person", that this would more adequately reflect the intention of Mr. James.

**Mr. Farquhar:** It is a drafting question. I guess the issue here would be whether that exempts the members of the authority for occasions where the liability relates to their failure to act honestly and in good faith in the interest of the corporation—in other words, if it is a personal negligence. Under the Financial Administration Act with

[Traduction]

**M. Thacker:** Comme membre de l'administration, notre position serait qu'en cas de doute, il faudrait se prononcer en faveur des membres qui exercent leur fonction sans être rémunérés.

Mais il faudrait se demander s'il ne faudrait peut-être pas modifier la loi d'interprétation, encore que cela pourrait créer un précédent. Il existe de très nombreux autres offices et administrations. Si nous modifions la loi pour tenir compte de cette situation précise, un tribunal pourrait dire à propos d'un autre office ou organisme que le Parlement les a en quelque sorte lésés en ne leur accordant pas la même protection que celle qu'il confère maintenant à l'administration du pont Blue Water.

Cela signifierait donc qu'il faudrait modifier la loi d'interprétation qui s'appliquerait alors à tous les offices et à toutes les administrations en cas de problèmes de ce genre. Ma question est donc de savoir si on a communiqué avec les fonctionnaires du ministère de la Justice ou s'il y a lieu de le faire à propos de ce précédent éventuel, même si nous pensons tous que vos membres devraient être protégés.

**M. Farquhar,** le ministère de la Justice a-t-il communiqué avec vous à cet égard?

**M. Farquhar:** Auriez-vous des observations à faire à ce sujet, M. Williams?

**M. Ron Williams (avocat-général, ministère des Transports):** Non, pas particulièrement, mais la question soulevée me paraît pertinente. Vous avez dit que si le Parlement estimait nécessaire d'intervenir dans cette circonstance, c'est qu'elle doit l'avoir préoccupé. Ne réagirait-il pas de la même façon dans d'autres cas?

Il faudrait réfléchir à ces questions de droit en promulguant une disposition comme celle-ci.

Notre position a toujours été que la loi semblait effectivement conçue pour répondre à la situation prévue dans cette législation. C'est exact. Il n'y a jamais eu de cas type à ce sujet. Mais d'autre part, cette disposition semble répondre à cet objectif. C'est la seule observation que nous voulons faire à ce sujet.

**M. Thacker:** D'autre part, monsieur le président, je voudrais savoir si je dois comprendre que les fonctionnaires de Transports Canada estiment que si nous devons supprimer de la ligne 9 du texte anglais *suffered by any user of the Blue Water Bridge* pour ajouter aussi le terme «other» avant le dernier mot «person» de la version anglaise, cela répondrait davantage aux préoccupations de M. James.

**M. Farquhar:** C'est une question de rédaction. Il faut se demander ici si cette disposition décharge de leur responsabilité les membres de l'administration lorsqu'ils n'ont pas agi honnêtement et de bonne foi, dans l'intérêt de l'administration; en d'autres termes, s'ils ont fait preuve de négligence. La Loi sur l'administration

[Text]

respect to directors of Crown corporations, they are held responsible where they have not acted in good faith.

There is existing law in the Financial Administration Act in those cases for directors of Crown corporations. Now this, of course, is not a Crown corporation, but for purposes of illustration I think there are probably grounds for suggesting they are not incomparable situations.

• 1720

**Mr. Bruce:** The authority would agree that the suggested amendments to the amendments better reflect what was intended in the draft bill, and they are also supportive of having it phrased that way. It was never intended to limit their own liability for their own wrongdoing, so they are quite content and quite supportive of having the amendment amended in that way.

**Mr. Belsher:** Could you go over again what you were suggesting there?

**Mr. Thacker:** From the discussions earlier, if the words "suffered by any user of the Blue Water Bridge" were deleted and if the words "other person" were put—the word "other" before the last word "person"—it would then read as follows:

21.1(1) The members of the Bridge Authority are not personally liable for any injury or loss as a result of an act of terrorism or the fault, neglect, want of skill or wilful and wrongful act of any other person.

**The Chairman:** Is that acceptable to the authority?

**Mr. Bruce:** That is acceptable to the authority.

**The Chairman:** Is it acceptable to the department?

**Mr. Farquhar:** I really do not think we are in a position to comment whether it is acceptable to us or not. I think it is for the members of this committee to make a judgment; it is a private member's bill and it is really the judgment of the members on that. If members believe that is what they wish to do, then obviously it is your prerogative.

**The Chairman:** As chairman of the committee, I would take the liberty to say that it is not much good for the committee to act, only to find that negative recommendations are going to come back from your department. We have then acted in vain. We report the bill and the Department of Transport says it is not going to pass it, so where are we at?

**Mr. Farquhar:** All I can comment on is the initial comment I made with respect to what we had observed, that we felt the existing statute seemed to say exactly the same thing. I think probably the intent of the Interpretation Act is for these situations, and where there is a reference elsewhere to the Interpretation Act, does that require that each specific piece of legislation has then to go beyond and re-interpret what the Interpretation Act

[Translation]

financière prévoit que les administrateurs de sociétés de la Couronne sont tenus responsables lorsqu'ils n'ont pas agi de bonne foi.

La Loi sur l'administration financière prévoit donc ce genre de situation dans le cas des administrateurs de sociétés de la Couronne. Ici, nous ne parlons pas de telles sociétés, encore que l'on puisse probablement établir un parallèle avec elles.

**M. Bruce:** L'Administration convient que les sous-amendements proposés reflètent mieux l'esprit du projet de loi et elle en approuve la formulation. Il n'a jamais été question de limiter sa responsabilité quand il y a infraction à la loi, et elle se réjouit de la teneur des sous-amendements.

**M. Belsher:** Pouvez-vous préciser votre pensée?

**M. Thacker:** A partir de nos discussions précédentes et compte tenu des modifications apportées, le nouveau libellé se lirait comme il suit:

21.1(1) Les membres de l'Administration du pont ne sont pas personnellement responsables des blessures ou pertes qui résultent d'un acte de terrorisme ou de quelque faute, négligence, maladresse, incompétence ou acte dommageable et volontaire.

**Le président:** Et cela convenait à l'Administration?

**M. Bruce:** En effet.

**Le président:** Et au ministère également?

**M. Farquhar:** Je doute que nous soyons placés pour l'accepter ou le rejeter. Cette prérogative revient aux membres du Comité. Il s'agit bien d'un projet de loi d'intérêt privé et c'est aux membres du Comité d'en juger. S'ils estiment que c'est bien là leur intention, c'est leur prérogative.

**Le président:** En ma qualité de président du Comité, j'ajouterais que celui-ci n'a guère avantage à aller de l'avant si votre ministère lui renvoie ensuite des recommandations négatives. Ce serait alors agir en pure perte. Si nous faisons rapport du projet de loi pour nous heurter au ministère des Transports qui refuse de l'adopter, à quoi cela rime-t-il?

**M. Farquhar:** Je dois me borner à mes observations du début sur ce que nous avons observé, que les deux libellés semblent dire la même chose. Et sauf erreur, c'est dans les situations semblables qu'intervient la Loi d'interprétation. Or là où l'on se reporte ailleurs à ladite loi, faut-il alors que chaque mesure législative aille au-delà de la Loi d'interprétation ou lui donner une nouvelle interprétation? C'est sans doute là le précédent que vous

[Texte]

has already tried to interpret? I think that is the precedent you were talking about earlier, that presumably that is the situation that could arise.

**The Chairman:** The committee will make up its mind then.

**Mr. Farquhar:** As I said at the outset, this does not really engage a policy matter of Transport Canada as such, and that is why I was somewhat cautious in the comment—

**The Chairman:** All right. That is a fair enough explanation.

**Mr. Farquhar:** —that we are offering our observations as we see it in terms of legislation, but in terms of a policy matter it really is not a matter of concern in that sense.

**The Chairman:** I think, since you have expressed that there is no liability from the Department of Transport, there should certainly be, unequivocally, no liability to the operators of something for which the Department of Transport will assume no responsibility.

**Mr. Farquhar:** We have no direct responsibility; that is the point.

**The Chairman:** Or liability.

**Mr. Farquhar:** Yes.

**The Chairman:** Is there any further comment by either party as witnesses here?

**Mr. Bruce:** We have nothing further.

**The Chairman:** Good.

Shall the committee then proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-210? Agreed? Shall the committee consider clause 1?

• 1725

On clause 1

**Mr. James:** I would like to move that Bill C-210 be amended (a) by deleting lines 9 and 10 and substituting the following:

injury or loss as a result of an act of

and (b) by deleting line 13 and substituting the following:

other person

**The Chairman:** Is that in accordance with what you said in the first place?

**Mr. Thacker:** Yes, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

Clause 1 as amended agreed to.

**The Chairman:** Shall the title of the bill carry?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the bill as amended carry?

**Some hon. members:** Agreed.

[Traduction]

avez mentionné plus tôt, que c'est ce qui risque de se produire.

**Le président:** Le Comité avisera le moment venu.

**M. Farquhar:** Au risque de me répéter, cela ne met vraiment pas en cause une politique de Transports Canada, et voilà pourquoi j'ai manifesté une certaine prudence dans mes propos. . .

**Le président:** D'accord. L'explication me suffit.

**M. Farquhar:** À savoir que nous vous faisons part de nos commentaires dans le cadre de la loi, mais en ce qui concerne la politique, c'est une tout autre affaire.

**Le président:** Comme vous dites que cela décharge le ministère des Transports, la situation devrait valoir pour les opérateurs d'une chose pour laquelle le ministère des Transports se lave les mains.

**M. Farquhar:** Nous n'assumons aucune responsabilité à cet égard. Voilà.

**Le président:** Ni aucune obligation.

**M. Farquhar:** En effet.

**Le président:** Les témoins ont-ils d'autres commentaires?

**M. Bruce:** Non, aucun commentaire.

**Le président:** Parfait.

Le Comité veut-il entreprendre l'étude, article par article, du projet de loi C-210? D'accord? Le Comité veut-il étudier l'article 1?

Article 1

**M. James:** Je propose que le projet de loi C-210 soit modifié a) en substituant aux lignes 9 et 10 ce qui suit:

responsables des blessures ou pertes qui résultent d'un acte de terrorisme ou de

et b) en substituant, dans la version anglaise seulement, à la ligne 13 ce qui suit:

other person

**Le président:** Cela concorde-t-il avec ce que vous avez dit en premier lieu?

**M. Thacker:** Oui, monsieur le président.

L'amendement est adopté.

L'article 1 ainsi modifié est adopté.

**Le président:** Le titre du projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

[Text]

**The Chairman:** Shall the chairman report the bill to the House?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Is it the pleasure of the committee to order a reprint of the bill to reflect the amendment?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Gentlemen, I want to particularly thank the members. They have already missed one vote. On the other hand, the Sarnia people needed to catch a 7 p.m. plane. I think the members have accommodated you, and I am very pleased it could happen that way.

**Mr. Fraleigh:** We are an accommodating bunch.

**The Chairman:** The delight and the accommodation of one another is appreciated by everybody. Thank you very much, all concerned. The committee is adjourned.

[Translation]

**Le président:** Le président fera-t-il rapport du projet de loi à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Plaît-il au Comité de faire réimprimer le projet de loi de façon à refléter les amendements?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Messieurs, je tiens à remercier les membres du Comité. Ils ont déjà raté un des votes. Par ailleurs, les gens de Sarnia doivent prendre l'avion de 19 heures. Les membres en ont tenu compte et je me réjouis de ce que les choses aient pu se passer ainsi.

**M. Fraleigh:** Nous sommes très accommodants.

**Le président:** Et personne ne reste insensible à cet esprit de collaboration. Je remercie tous les intéressés. La séance est levée.





*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

**WITNESSES**

*From the Blue Water Bridge Authority:*

G.J. McCaw, Chairman;  
Ken Jarvella, General Manager;  
Ian Bruce, Counsel.

*From the Department of Transport:*

Mike Farquhar, Director General, Surface Policy and  
Programs;  
Ron Williams, O.C., Counsel.

**TÉMOINS**

*De l'Administration du pont Blue Water:*

G.J. McCaw, président;  
Ken Jarvella, directeur général;  
Ian Bruce, conseiller.

*Du ministère des Transports:*

Mike Farquhar, directeur général, Politique de surface  
et programmes;  
Maître Ron Williams, c.r., conseiller juridique.













BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT  
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00515 128 0

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT  
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00515 130 6