



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Wednesday, October 23, 2002
Monday, October 28, 2002 (*in camera*)
Monday, November 4, 2002

Issue No. 1

Organizational meeting

**Future business
and**

First meeting on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

INCLUDING:
THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Rule 104)

WITNESSES:
(*See back cover*)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:

L'honorable COLIN KENNY

Le mercredi 23 octobre 2002
Le lundi 28 octobre 2002 (à huis clos)
Le lundi 4 novembre 2002

Fascicule n° 1

Réunion d'organisation

**Travaux futurs
et**

Première réunion concernant:

L'étude sur la nécessité d'une politique nationale
sur la sécurité pour le Canada

Y COMPRIS:
LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(Règlement 104)

TÉMOINS:
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins
Banks
* Carstairs, P.C.
(or Robichaud, P.C.)
Cordy
Day
**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

* Lynch-Staunton
(or Kinsella)
Meighen
Smith
Wiebe

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président: L'honorable Colin Kenny

Vice-président: L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs:

Atkins
Banks
* Carstairs, c.p.
(ou Robichaud, c.p.)
Cordy
Day
** Membres d'office*

(Quorum 4)

* Lynch-Staunton
(ou Kinsella)
Meighen
Smith
Wiebe

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

- (a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;
- (b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;
- (c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and
- (d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

“b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;”.

After debate,

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002:

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner:

- a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;
- b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;
- c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;
- d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trent-septième soient déferés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit:

«b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 23, 2002
(1)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6 p.m. in room 505, Victoria Building, for the purposes of holding its organization meeting, pursuant to rule 88.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Smith and Wiebe (7).

Also present: The official reporters of the Senate.

Election of Chair

Pursuant to rule 88, the Clerk of the Committee presided over the election of the Chair.

It is moved by the Honourable Senator Atkins, — That the Honourable Senator Kenny be Chair of this committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The clerk invited the Chair elect to take the Chair.

The Chair presided over the election of the Deputy Chair.

Election of Deputy Chair

It is moved by the Honourable Senator Smith, — That the Honourable Senator Forrestall be Deputy Chair of this committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Subcommittee on Agenda and Procedure

It is moved by the Honourable Senator Forrestall,—

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chair, the Deputy Chair, and Honourable Senator Cordy;

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Motion to print the Committee's Proceedings

It is moved by the Honourable Senator Forrestall,—

That the committee print 200 copies of its proceedings; and

That the Chair be authorized to set the number to meet demand.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 23 octobre 2002
(1)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 18 heures, dans la salle 505 de l'édifice Victoria pour sa réunion d'organisation, conformément à l'article 88 du Règlement.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Cordy, Forrestall, Kenny, Smith et Wiebe (7).

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Élection à la présidence

Conformément à l'article 88 du Règlement, la greffière préside à l'élection à la présidence.

Il est proposé par l'honorable sénateur Atkins — Que l'honorable sénateur Kenny soit président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

La greffière invite le président élu à occuper le fauteuil.

Le président préside à l'élection à la vice-présidence.

Élection à la vice-présidence

Il est proposé par l'honorable sénateur Smith — Que l'honorable sénateur Forrestall soit vice-président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Sous-comité du programme et de la procédure

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall —

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et de l'honorable sénateur Cordy; et,

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Impression des délibérations du comité

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall —

Que le comité fasse imprimer 200 exemplaires de ses délibérations et

Que le président soit autorisé à ajuster cette quantité en fonction des besoins.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Authorization to hold meetings and to print evidence when quorum is not present

It is moved by the Honourable Senator Banks, — That, pursuant to rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Financial Report

It is moved by the Honourable Senator Cordy, — That, pursuant to rule 104, the Chair be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Research Staff

It is moved by the Honourable Senator Cordy, —

That the committee ask the Library of Parliament to assign research officers to the committee;

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical, and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills, and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the Chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries, and draft reports.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Authority to commit funds and certify accounts

It is moved by the Honourable Senator Banks, —

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Autorisation à tenir des réunions et impression des témoignages en l'absence de quorum

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks — Que, conformément à l'article 89 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Rapport financier

Il est proposé par l'honorable sénateur Cordy — Que, conformément à l'article 104 du Règlement, le président soit autorisé à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Personnel de recherche

Il est proposé par l'honorable sénateur Cordy —

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche auprès du comité;

Que le président soit autorisé à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, puis d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que le président, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks —

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité; et

Que, conformément à l'article 33 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe 2 du Règlement du Sénat, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Travel

It is moved by the Honourable Senator Smith, — That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Designation of Members Travelling on Committee Business

It is moved by the Honourable Senator Forrestall, — That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

1. determine whether any member of the committee is on “official business” for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators’ Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and
2. consider any member of the committee to be on “official business” if That member is: (a) attending a function, event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Traveling and living expenses of witnesses

It is moved by the Honourable Senator Banks, — That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable traveling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the Chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Electronic media coverage of public meetings

It is moved by the Honourable Senator Wiebe, —

That the Chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Subcommittee on Veterans Affairs

It is moved by the Honourable Senator Forrestall, —

That the Subcommittee on Veterans Affairs be established to study matters relating to veterans affairs which may be referred to it from time to time by the committee;

Déplacements

Il est proposé par l’honorable sénateur Smith — Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Désignation des députés en déplacement pour les affaires du comité

Il est proposé par l’honorable sénateur Forrestall — Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à:

1. déterminer si un membre du comité remplit un «engagement public» aux fins de l’alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et
2. considérer qu’un membre du comité remplit un «engagement public» si ce membre: a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Frais de déplacement et de séjour des témoins

Il est proposé par l’honorable sénateur Banks — Que, conformément aux lignes directrices concernant les frais de déplacement du Sénat, le comité peut rembourser des dépenses raisonnables de voyage et d’hébergement à un témoin d’un même organisme, après qu’une demande remboursement a été présentée, mais que le président soit autorisé à permettre le remboursement des dépenses pour un deuxième témoin en cas de circonstances exceptionnelles.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Diffusion des délibérations publiques par médias d’information électronique

Il est proposé par l’honorable sénateur Wiebe —

Que le président soit autorisé à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations par les médias d’information électronique, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Sous-comité des anciens combattants

Il est proposé par l’honorable sénateur Forrestall —

Que le Sous-comité des anciens combattants soit formé afin d’examiner les questions liées aux anciens combattants qui pourraient lui être renvoyées de temps à autre par le comité;

That the Subcommittee on Veterans Affairs consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum;

That the initial membership of the Subcommittee on Veterans Affairs be as follows: the Honourable Senators Atkins, Day, Kenny, Meighen, Wiebe and

That substitution in membership be communicated to the Clerk of the subcommittee;

That the Subcommittee on Veterans Affairs be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it;

That, subject to the approval of the Senate, the committee's power to permit coverage by electronic media of meetings be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 32 of the Financial Administration Act, the committee's authority to commit funds be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 34 of the Financial Administration Act and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, the committee's authority for certifying accounts payable be conferred on the subcommittee;

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Future Business of the Committee

At 6:35 p.m., the committee proceeded *in camera* to consider a draft agenda.

It is moved by the Honourable Senator Banks, —

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the committee shall be authorized to examine:

(a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;

(b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(d) the security of our borders.

Que le Sous-comité des anciens combattants soit composé de cinq (5) membres, dont trois (3) constitueront le quorum;

Que le Sous-comité des anciens combattants soit composé dans un premier temps des membres suivants: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Kenny, Meighen, Wiebe et

Que les noms des remplaçants soient communiqués au greffier du sous-comité;

Que le Sous-comité des anciens combattants soit autorisé à envoyer chercher, au besoin, des personnes, documents et dossiers, et à faire imprimer au jour le jour les documents et témoignages dont l'impression s'impose;

Que, sous réserve de l'approbation du Sénat, l'autorisation du comité de permettre la diffusion des délibérations publiques par médias d'information électronique soit conférée au sous-comité;

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorité du comité d'engager des fonds soit conférée au sous-comité;

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe 2 du Règlement du Sénat, l'autorité du comité d'approuver les comptes à payer soit conférée au sous-comité;

La question, mise aux voix, est adoptée.

Travaux futurs du comité

À 18 h 35, le comité se réunit à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks —

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada, et à en faire rapport. Le comité est notamment autorisé à examiner:

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, la façon dont ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements et la façon dont ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the committee;

That the committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the committee retain all powers necessary to publicize the findings of the committee until March 31, 2004; and

That the committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the chamber.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Adjournment

At 6:40 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, October 28, 2002
(2)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 5:05 p.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Senator Kenny presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Day, Forrestall, Kenny, Meighen and Wiebe (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser and Mr. Paul Dingledine, National Security Adviser.

The committee proceeded to consider a draft agenda.

At 8:15 p.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, November 4, 2002
(3)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, at 9:50 a.m. in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen and Smith (6).

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus au cours de la première session de la 37e législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004; et

Que le comité soit autorisé, nonobstant les usages, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat, si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit jugé déposé dans la salle.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Ajournement

À 18 h 40, la séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 28 octobre 2002
(2)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 17 h 05, dans la salle 160-S (salle de sous-comités) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Day, Forrestall, Kenny, Meighen et Wiebe (6).

Aussi présents: Du Service de recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves, attaché de recherche; major-général (retraité) Keith McDonald, conseiller militaire supérieur et, M. Paul Dingledine, conseiller en matière de sécurité nationale.

Le comité examine un projet d'ordre du jour.

À 20 h 15, la séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 4 novembre 2002
(3)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 9 h 50, dans la salle 160-S (salle des sous-comités) de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen et Smith (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer and John Christopher; Mr. Paul Dingledine, National Security Adviser.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future business *in camera*.

At 10:05 a.m. the committee suspended its sitting.

At 10:10 a.m. the committee continued its meeting in public in room 160-S.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded upon its examination on the need for a national security policy for Canada.

WITNESSES:

As an individual:

Mr. Chuck Wilmink, Consultant.

From Air Canada Pilots Association:

Captain Don Johnson, President;

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee;

First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the *Parliament of Canada Act*, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Mr. Wilmink in the form prescribed by the act.

Mr. Wilmink made a statement and responded to questions.

The Clerk, a person appointed by the Speaker of the Senate to administer an oath to witnesses pursuant to the *Parliament of Canada Act*, R.S.C. 1985, C. P-1, S. 13(1)(c), administered the oath to Captain Johnson, Captain Sheehy and First Officer Cooper in the form prescribed by the *Act*.

Captain Johnson made a statement and, along with Captain Sheehy and First Officer Cooper responded to questions.

At 11:34 a.m. the committee suspended its sitting.

At 11:40 a.m. the committee continued its sitting.

Pursuant to the motion adopted by the committee on Monday, October 28, 2002, the following material was filed as exhibits with the Clerk.

- [“Airline Security — A Security Professional’s View” by Chuck Wilmink] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 1 “1”)
- [“Air Canada Pilot’s Association (ACPA) Opening Statement” by Captain Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 1 “2”)

Également présents: Grant Purves, attaché de recherche, et John Christopher, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement; Paul Dingledine, conseiller en matière de sécurité nationale.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs à huis clos.

À 10 h 05, le comité suspend sa séance.

À 10 h 10, le comité reprend sa séance publique dans la salle 160-S.

Conformément à l’ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité entreprend son étude concernant la nécessité d’une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

TÉMOINS:

À titre personnel:

M. Chuck Wilmink, consultant.

De l’Association des pilotes d’Air Canada:

Le capitaine Don Johnson, président;

Le capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité;

Le premier officier Russ Cooper, intervenant de Toronto, Comité de la sécurité.

La greffière, une personne nommée par le président du Sénat pour faire prêter serment aux témoins, conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch. P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment à M. Wilmink selon les dispositions prévues par la loi.

M. Wilmink fait une déclaration puis répond aux questions.

La greffière, une personne nommée par le président du Sénat pour faire prêter serment aux témoins, conformément à la Loi sur le Parlement du Canada, S.R.C. 1985, ch. P-1, alinéa 13(1)c), fait prêter serment au capitaine Johnson, au capitaine Sheehy et au premier officier Cooper selon les dispositions prévues par la loi.

Le capitaine Johnson fait une déclaration puis, avec l’aide du capitaine Sheehy et du premier officier Cooper, répond aux questions.

À 11 h 34, le comité suspend sa séance.

À 11 h 40, le comité reprend ses travaux.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès de la greffière:

- [Airline Security — A security Professional’s View, par Chuck Wilmink] (pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1, 1 «1»)
- [Déclaration d’ouverture du capitaine Don Johnson, président de l’Association des pilotes d’Air Canada] (pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1, 1 «2»)

- [“Air Canada Pilot’s Association Security Committee” by First Officer Russ Cooper, Co-Chair] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 1 “3”)

At 1:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, November 4, 2002
(4)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day, *in camera*, at 1:15 p.m. in room 160-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen and Smith (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves, Research Officer; Mr. Paul Dingledine, National Security Adviser; Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel; Michel Patrice, Parliamentary Advisor.

The committee considered its future business.

At 3:12 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

- [Le Comité de la sécurité de l’Association des pilotes d’Air Canada, par le premier officier Russ Cooper, coprésident (pièce numéro 5900-2.37/N2-SS-1,1 «3»)]

À 13 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu’à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 4 novembre 2002
(4)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd’hui, à huis clos, à 13 h 15, dans la salle 160-S de l’édifice du Centre, sous la présidence de l’honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Cordy, Day, Kenny, Meighen et Smith (6).

Également présents: Grant Purves, attaché de recherche, Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement; Paul Dingledine, conseiller en matière de sécurité nationale; Mark Audcent, secrétaire légiste et conseiller parlementaire; Michel Patrice, conseiller parlementaire.

Le comité examine ses travaux futurs.

À 15 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu’à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, October 29, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to table its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 104 of the Rules, that the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-seventh Parliament are as follows:

1. With respect to its special study to conduct an introductory survey of the major security and defence issues facing Canada with a view to preparing a detailed work plan for future comprehensive studies (Authorized by the Senate on Thursday, May 31, 2001):

(a) During this study, your Committee spent 173.5 hours meeting 204 persons in hearings and fact-finding visits. In addition to hearings in Ottawa, the Committee made three fact-finding visits in Canada and one to Washington, D.C. The Committee visited ports and airports in Montreal, Vancouver and Halifax. It also heard from military personnel in Regular and Reserve units of the Canadian Forces in Montreal, Esquimalt, Winnipeg, Halifax and Gagetown. In Washington the Committee met with congressional and administration leaders responsible for defence, security and homeland defence matters.

(b) Your Committee submitted 3 reports including its substantive report entitled "Canadian Security and Military Preparedness."

2. With respect to its special study to examine and report on the need for a national security policy for Canada (Authorized by the Senate on Tuesday, April 16, 2002):

(a) During this study, your Committee spent 102 hours meeting 191 persons in hearings and fact-finding visits. In addition to hearings in Ottawa, the Committee held hearings in Toronto on airport security. It also made two fact-finding visits in Canada. The Committee visited military installations in Ottawa and a land border crossings in Lansdowne (Ontario). It also heard from military personnel in Kingston, Borden, Trenton and Petawawa.

(b) Your Committee submitted 3 reports including its substantive report entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility."

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 29 octobre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déférées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le comité au cours de la première session de la trente-septième législature:

1. Relatif à son étude spéciale sur les principales questions de défense et de sécurité qui touchent le Canada en vue de la préparation d'un plan de travail détaillé pour des études plus poussées (Autorisée par le Sénat le jeudi 31 mai 2001):
 - a) Pendant son étude, votre Comité a passé 173.5 heures à rencontrer 204 personnes lors d'audiences ou de visites d'information. En plus des audiences tenues à Ottawa, le Comité a organisé trois visites d'information au Canada et une à Washington. Il s'est rendu dans des ports des aéroports de Montréal, de Vancouver et d'Halifax. Il a entendu les témoignages de membres des unités régulières et de réserve des Forces canadiennes à Montréal, Esquimalt, Winnipeg, Halifax et Gagetown. À Washington, le Comité a rencontré les responsables des questions de défense, de sécurité et de défense du territoire occupant des postes au Congrès et dans l'administration.
 - b) Votre Comité a présenté 3 rapports, dont son rapport substantiel intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense.»
2. Relatif à son étude spéciale pour examiner, pour ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada (Autorisée par le Sénat le mardi 16 avril 2002):
 - a) Pendant son étude, votre Comité a passé 102 heures à rencontrer 191 personnes lors d'audiences et de visites d'information. Outre ses audiences à Ottawa, le Comité a tenu des audiences à Toronto sur la sécurité des aéroports. Il a également effectué des visites d'information à Ottawa et à un point de passage frontalier à Lansdowne (Ontario). Il a également entendu des militaires à Kingston, Borden, Trenton et Petawawa.
 - b) Votre Comité a présenté 3 rapports, dont son rapport substantiel intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne.»

Professional and other services	\$ 167,473
Transportation and Communication	\$ 253,933
All other expenditures	\$ 16,366
Witness Expenses	\$ 5,971
Total	\$ 443,743

Services professionnels	167 473 \$
Transport et communications	253 933 \$
Autres dépenses	16 366 \$
Dépenses des témoins	971 \$
Total	443,743 \$

3. With respect to its special study to examine and report on the health care provided to veterans of war and of peacekeeping missions; the implementation of the recommendations made in its previous reports on such matters; and the terms of service, post-discharge benefits and health care of members of the regular and reserve forces as well as members of the RCMP and of civilians who have served in close support of uniformed peacekeepers (Authorized by the Senate on October 4, 2001):

3. Relatif à son étude spéciale pour examiner les soins de santé offerts aux anciens combattants qui ont servi au cours de guerres ou dans le cadre d'opérations de maintien de la paix; les suites données aux recommandations faites dans ses rapports précédents sur ces questions; et les conditions afférentes aux services, prestations et soins de santé offerts, après leur libération, aux membres de l'armée permanente ou de la réserve, ainsi qu'aux membres de la GRC et aux civils ayant servi auprès de casques bleus en uniforme dans des fonctions d'appui rapproché, et à faire un rapport sur ces questions (Autorisée par le Sénat le 4 octobre 2001):

- (a) This Order of Reference was delegated to a Subcommittee on October 15, 2001, which heard 38 witnesses and held 9 meetings (15.3 hours) and submitted 1 report in relation to its work.
- (b) In addition to hearing from representatives of all major veterans' organizations, the Sub-committee travelled to Charlottetown for public hearings with departmental officials and an opportunity to visit departmental facilities.

a) Ce mandat a été délégué à un sous-comité le 15 octobre 2001, lequel a entendu 38 témoins et tenu 9 réunions (15.3 heures) et soumis 1 rapport relatif à ses travaux.

b) En plus d'entendre les témoignages des représentants de toutes les grandes organisations d'anciens combattants, le Sous-comité s'est rendu à Charlottetown pour y tenir des audiences publiques auxquelles ont participé des représentants du Ministère, ce qui lui a donné l'occasion de visiter les installations ministrielles.

Professional and other services	\$ 6,736
Transportation and Communication	\$ 15,372
All other expenditures	\$ 19
Witness Expenses	\$ 4,875
Total	\$ 27,002

Services professionnels	6 736 \$
Transport et communications	15 372 \$
Autres dépenses	19 \$
Dépenses des témoins	4 875 \$
Total	27 002 \$

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 23, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6 p.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[*English*]

Ms. Barbara Reynolds, Clerk of the Committee: Honourable senators, as clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive motions to that effect. Are there any such motions?

Senator Atkins: I move that Senator Kenny be chair of this committee.

Ms. Reynolds: It is moved by the Honourable Senator Atkins that the Honourable Senator Kenny be chair of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Ms. Reynolds: I declare the motion carried and, in accordance with rule 88, the Honourable Senator Kenny is elected chair of this committee. I invite Senator Kenny to take the chair.

Senator Colin Kenny (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Thank you very much, honourable senators. It is nice to be doing this officially after doing it unofficially for the past while.

Senator Forrestall: No more non-meetings.

The Chairman: Ms. Reynolds has a list of motions that I will endeavour to work through as speedily as we can. Item number 2 on the agenda before you is for the election of the deputy chair. Are there any nominations?

Senator Smith: I move that Senator Michael Forrestall be the deputy chair.

The Chairman: Any other nominations?

Nominations are closed. By acclamation — it did not take a vote, even.

Senator Forrestall: Thank you.

The Chairman: Item number 3 is the Subcommittee on Agenda and Procedure. The motion is:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chair, the Deputy Chair and one other member of the committee, to be designated after the usual consultation; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

There have been some consultations. Are there any nominations for the other member of the committee?

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi le 23 octobre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd’hui à 18 heures, conformément à l’article 88 du *Règlement du Sénat*, pour tenir sa séance d’organisation.

[*Traduction*]

Mme Barbara Reynolds, greffière du comité: Honorables sénateurs, à titre de greffière de votre comité, j’ai le devoir de présider à l’élection de la présidence. Je suis prête à recevoir des motions à cette fin. Y a-t-il des motions s’y rapportant?

Le sénateur Atkins: Je propose que le sénateur Kenny soit président de ce comité.

Mme Reynolds: Il est proposé par l’honorble sénateur Atkins que l’honorble sénateur Kenny soit président de ce comité. Plaît-il aux honorables sénateurs d’adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Mme Reynolds: Je déclare la motion adoptée, et conformément à l’article 88 du Règlement, l’honorble sénateur Kenny est élu président de ce comité. J’invite le sénateur Kenny à occuper le fauteuil.

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

Le président: Merci beaucoup, honorables sénateurs. Il est agréable d’exercer ces fonctions officiellement après l’avoir fait depuis un certain temps de façon non officielle.

Le sénateur Forrestall: Plus de réunions qui n’en sont pas.

Le président: Mme Reynolds a une liste de motions que je vais m’efforcer de faire adopter aussi rapidement que possible. L’article n° 2 de l’ordre du jour dont vous êtes saisis a trait à l’élection du vice-président. Y a-t-il des mises en candidature?

Le sénateur Smith: Je propose que le sénateur Michael Forrestall soit vice-président.

Le président: Y a-t-il d’autres mises en candidature?

Les mises en candidature sont terminées. Par acclamation — il n’a même pas été nécessaire de voter.

Le sénateur Forrestall: Merci.

Le président: L’article n° 3 porte sur le Sous-comité du programme et de la procédure. Voici les motions:

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidence, de la vice-présidence, et d’un autre membre du comité désigné après les consultations d’usage;

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter des témoins et à établir l’horaire des audiences.

Des consultations ont été tenues. Y a-t-il des mises en candidature pour l’autre membre du comité?

Senator Forrestall: I move Senator Jane Cordy to be the third member, thus giving attention to the niceties of procedure.

The Chairman: Are there any other nominations?

Then I take it nominations are closed, and Senator Cordy will be congratulated when she gets out of whatever organizational meeting she is currently attending.

The remainder of item 3, I take it, is carried.

Item number 4 is a motion to print the committee's proceedings. It states:

That the committee print 200 copies of its proceedings; and

That the Chair be authorized to set the number to meet demand.

Senator Forrestall: May I ask the usual question of the clerk? Were the numbers and quantities found to be sufficient in the past?

Ms. Reynolds: Senator Forrestall, these numbers are based on the actual consumption, and it is for the everyday proceedings. Obviously, when there is a report, we augment the number, but we need 200 to fulfil the requirements.

Senator Forrestall: Thank you.

The Chairman: Would you care to move that, senator?

Senator Forrestall: Yes, I so move.

The Chairman: It is moved by Senator Forrestall that we adopt motion number 4. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Motion number 5 is authorization to hold meetings and to print evidence when a quorum is not present:

That, pursuant to rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

Senator Banks: I so move.

The Chairman: All those in favour? Motion carried.

Number 6 is financial report:

That, pursuant to rule 104, the Chair be authorized to report expenses incurred by the committee during the last session.

Senator Cordy has moved that. Is there any discussion? Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Motion No. 7 relates to research staff:

That the committee ask the Library of Parliament to assign research officers to the committee;

Le sénateur Forrestall: Je propose que madame le sénateur Jane Cordy soit le troisième membre du comité, pour que l'on prête attention aux finesses de la procédure.

Le président: Y a-t-il d'autres mises en candidature?

J'en déduis que les mises en candidature sont terminées et que madame le sénateur Cordy sera félicitée d'avoir été nommée lorsqu'elle sortira de la séance d'organisation à laquelle elle assiste actuellement.

Le reste de l'article 3, j'en conclus est adopté.

L'article n° 4 est une motion qui autorise l'impression des délibérations du comité. Elle dit:

Que le comité fasse imprimer 200 copies de ces délibérations; et

Que la présidence soit autorisée à fixer la quantité en fonction des besoins.

Le sénateur Forrestall: Puis-je poser la question habituelle à la greffière? Est-ce que le nombre et la quantité de copies ont été jugés suffisants par le passé?

Mme Reynolds: Sénateur Forrestall, le nombre est fondé sur l'utilisation réelle, et il s'agit des délibérations quotidiennes. De toute évidence, lorsqu'un rapport est préparé, nous augmentons le nombre, mais il nous faut 200 copies pour répondre aux besoins.

Le sénateur Forrestall: Merci.

Le président: Voudriez-vous en faire la proposition, sénateur?

Le sénateur Forrestall: Oui, j'en fais la proposition.

Le président: Il est proposé par le sénateur Forrestall que nous adoptions la motion n° 4. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La motion n° 5 concerne l'autorisation à tenir des réunions et l'impression des témoignages en l'absence de quorum:

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication, en l'absence de quorum, pourvu qu'un membre du comité du gouvernement et de l'opposition soit présent.

Le sénateur Banks: J'en fais la proposition.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion? La motion est adoptée.

La motion n° 6 a trait au rapport financier:

Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport des dépenses faites au cours de la dernière session.

Madame le sénateur Cordy l'a proposé. Voulez-vous en discuter? Tous ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion n° 7 a trait au personnel de recherche:

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche auprès du comité;

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the Chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

Senator Cordy: I so move.

The Chairman: Any comments? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The motion is carried.

Motion No. 8 is as follows:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair and the Clerk of the Committee; and

That pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3.05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair and the Clerk of the Committee.

Senator Banks: I so move.

The Chairman: Any discussion? Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Motion No. 9 is as follows:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the Committee.

Senator Smith: So moved.

The Chairman: Any discussion? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Motion No. 10 states:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- (1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyées;

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dont la préparation d'études, d'analyses, de résumés, et de projets de rapports.

Le sénateur Cordy: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un a-t-il des observations à faire? Que tous ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée.

La motion n° 8 se lit comme suit:

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée individuellement à la présidence, la vice-présidence et au greffier du comité; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement à la présidence, la vice-présidence et au greffier du comité.

Le sénateur Banks: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un veut-il en discuter? La motion est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

La motion n° 9 se lit ainsi:

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

Le sénateur Smith: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un veut-il en discuter? Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Le président: Voici ce que dit la motion n° 10:

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à:

- 1) déterminer si un membre du comité accomplit un «engagement officiel» aux fins de l'alinéa 8(3)(a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et

- (2) consider any member of the committee to be on “official business” if that member is: (a) attending a function, event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

Senator Forrestall: This is perhaps not the forum to determine this but, from time to time when we are in various locations, senators from the area have been known to attend our meetings. On one such occasion, a senator attended and spent the better part of the day with us, and then, on her return to Ottawa and making out her attendance record, claimed her participation with the committee in her home city as a day on government business, and it was disallowed. I do not know who should deal with this question of senators who may join us in Montreal, Toronto, Halifax or wherever it may be that the committee is duly called to order for the purpose of hearing evidence or fact-finding. I do not know how we deal with a senator’s presence in terms of the roll for the house, but I would like some comment and observations and, if it is necessary, to ask that the clerk refer this matter to the rules committee or to some other august assembly of our Senate for a response. After all, Hell knows no fury such as one scorned by the clerk of our chamber.

The Chairman: If I may comment, it is my understanding that the individual should have been counted as present. Having said that, if there were a problem, she or he could still be on public business and not on government business. The distinction between the two is this: it is government business when a minister asks you to go somewhere, and it is public business when you decide for yourself that you have something that fits within the rules. I think that someone in the clerk’s office made an error and it could be easily rectified, even retroactively.

Senator Atkins: There is one caveat, and that is: subject to the fact that the clerk of the committee reports that this person is in attendance.

The Chairman: The clerk should certainly report any senator who comes in and, to the best of my knowledge, that has always been the case. In fact, a senator has only to walk through that door and out that door and he or she is credited with attendance at the meeting. That is the procedure. I presume that happens but, in the event that, when one is reviewing monthly attendance, it is not marked thus, then it is simply a matter of writing to the clerk to request a correction if an oversight has taken place.

Senator Atkins: I was absent but on public business.

The Chairman: Yes, and it should be marked accordingly.

Senator Atkins: I think that is the answer.

The Chairman: I mark off Mondays and Fridays if I attend a public function simply because, at some point or another, the press will inquire about whether I showed up for work; otherwise, they would not know.

- 2) considérer qu’un membre du comité accomplit un «engagement officiel» si ce membre: (a) exerce une fonction ou assiste à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou (b) fait un exposé ayant trait au rapport du comité.

Le sénateur Forrestall: Ce n’est peut-être pas le lieu pour en décider mais, de temps à autre quand nous nous trouvons dans divers endroits, les sénateurs de la région ont assisté à nos réunions. En pareille occasion, un sénateur a passé la plus grande partie de la journée avec nous et ensuite, à son retour d’Ottawa en établissant son dossier de présence, l’honorable sénateur a compté le jour où elle avait participé aux travaux du comité dans sa ville comme un jour consacré aux affaires émanant du gouvernement, et sa demande a été rejetée. J’ignore qui devrait trancher cette question des sénateurs qui vont peut-être se joindre à nous à Montréal, Toronto, Halifax ou ailleurs où le comité est dûment convoqué pour entendre des témoignages ou établir des faits. J’ignore comment traiter la présence d’un sénateur en ce qui concerne le registre du Sénat, mais j’aimerais entendre des observations et au besoin demander au greffier de renvoyer cette question au comité du Règlement ou à quelque autre assemblée auguste de notre Sénat pour obtenir une réponse. Après tout, rien n’est plus à craindre que le mépris manifesté par le greffier de notre assemblée.

Le président: Si vous me permettez de faire une observation, je crois comprendre que le sénateur en question aurait dû être comptée comme présente. Cela dit, si un problème s’est posé, le sénateur pourrait toujours s’occuper d’affaires d’intérêt public sans accomplir un engagement officiel. La distinction entre les deux est la suivante: il s’agit d’engagement officiel quand un ministre vous demande de vous rendre à un certain endroit et il s’agit d’affaires d’intérêt public lorsque vous décidez par vous-même que la situation répond au Règlement. Quelqu’un au bureau du greffier à mon avis a commis une erreur qui pourrait facilement être rectifiée, même rétroactivement.

Le sénateur Atkins: Il y a toutefois une mise en garde: il faut que le greffier du comité signale que la personne en question était présente.

Le président: Le greffier devrait certainement signaler la présence de tout sénateur présent et, que je sache, cela a toujours été le cas. En fait, il suffit à un sénateur d’entrer et de sortir de la salle pour qu’on le considère comme ayant assisté à la réunion. C’est la façon de procéder. Je présume que cela se produit mais, au cas où, lorsqu’on examine le registre mensuel des présences cela n’est pas ainsi indiqué, il suffit d’écrire au greffier pour demander que l’on corrige le dossier, s’il y a eu méprise.

Le sénateur Atkins: J’étais absent mais je m’occupais d’affaires d’intérêt public.

Le président: Oui, et cela devrait figurer ainsi.

Le sénateur Atkins: Je pense que c’est là la réponse.

Le président: J’indique les lundis et vendredis si je participe à une affaire officielle simplement parce que, à un moment ou à un autre, les journalistes se renseigneront pour savoir si je me suis présenté pour travailler; autrement ils ne le sauront pas.

Senator Banks: I do that as well. If I am delivering a speech somewhere, I count that as public business.

Senator Atkins: Absolutely.

Senator Forrestall: I agree, but it is vague now. While we do many things by way of practice, and that practice becomes the rule, perhaps it would be the responsible thing to refer the matter because some document has to be rewritten. It could be done committee by committee because they are, to a certain degree, in control of their own rules and destinies. Otherwise, we could amend that to say, "any member of the committee or senator..."

The Chairman: Senator Forrestall, before we proceed on this, would it be possible for us to ask our clerk to provide you with a copy of the *Rules of the Senate* to know whether they satisfy you?

Senator Forrestall: You do not have to satisfy only me. A senator was somewhat offended, more than anything else, because she was not granted attendance. To my knowledge, that has not been corrected in any formal way.

The Chairman: It is a matter easily corrected. It is covered by the existing rules and does not require any further clarification by the rules committee. We could show you, or her or whoever, the rules on that issue.

Senator Forrestall: I can only tell you what the clerk of our chamber said, and it was not said casually. This is not a casual mistake. However, I accept your ruling, chair. That is fine.

The Chairman: If you could move the motion, please.

Senator Forrestall: I so move.

The Chairman: Any comment? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

Motion No. 11:

That pursuant to the Senate guidelines for witnesses' expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the Chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

Senator Banks: I so move.

The Chairman: Any comment? Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

We now turn to motion No. 12:

Le sénateur Banks: Je procède de la même manière. Si je prononce un discours quelque part, je compte cela comme une affaire d'intérêt public.

Le sénateur Atkins: Absolument.

Le sénateur Forrestall: Je suis d'accord, mais pour le moment c'est vague. Même si nous faisons bien des choses par habitude et que l'habitude devienne la règle, il serait peut-être bon de renvoyer la question pour étude parce qu'il va falloir réédiger un document. Chaque comité à tour de rôle pourrait le faire parce que, dans une certaine mesure, chacun est maître de son Règlement et de sa destinée. Autrement, on pourrait modifier la formule pour dire «tout membre du comité ou sénateur...».

Le président: Sénateur Forrestall, avant de procéder de la sorte, serait-il possible que nous demandions à notre greffière de vous fournir un exemplaire du *Règlement du Sénat* pour voir si vous en êtes satisfait?

Le sénateur Forrestall: On n'a pas à me satisfaire uniquement. Une collègue a été en quelque sorte blessée, plus que toute autre chose parce qu'on n'a pas reconnu qu'elle était présente. À ma connaissance, cette erreur n'a pas été corrigée officiellement.

Le président: C'est facile à corriger. Le Règlement actuel en tient compte et n'exige aucune autre précision par le comité du Règlement. On pourrait vous montrer, ou lui montrer, ou à qui que ce soit, l'article du Règlement à ce sujet.

Le sénateur Forrestall: Je puis seulement vous dire ce qu'a dit le greffier de notre assemblée et cela n'a pas été dit en passant. Ce n'était pas une erreur par accident. Cependant, j'accepte votre décision, monsieur le président. C'est parfait.

Le président: Pourriez-vous présenter la motion, s'il vous plaît.

Le sénateur Forrestall: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un a-t-il des observations à faire? Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

La motion n° 11:

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité peut rembourser des dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée, mais que la présidence soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin s'il y a circonstances exceptionnelles.

Le sénateur Banks: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un a-t-il des observations à faire? Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

Nous passons maintenant à la motion n° 12:

That the Chair be authorized to seek authority from the Senate to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

Senator Wiebe: I so move.

The Chairman: Any discussion?

Senator Atkins: Does this have to be approved by the Senate?

The Chairman: Yes, and, as a consequence, unless we get it to the Senate, we cannot have our next meeting televised.

Senator Forrestall: What is the status of our negotiations with CPAC?

The Chairman: The status of our negotiations with CPAC is such that they came to a grinding halt in May. We intervened before the CRTC; and I sent all senators a boringly long letter, I am afraid, relating to that intervention. I would be happy to re-send that letter to you.

Senator Banks: The letter was long but not boring.

The Chairman: Thank you. Boring but long.

I am told that we should expect the ruling tomorrow.

However, if I may, a whole raft of problems needs to be addressed in addition to that. The analogue cameras that you see here are burning out and we cannot get replacement parts for them. To get digital cameras in, it will cost \$2.9 million.

Senator Forrestall: Are you selling these for \$1?

The Chairman: We are not. We are hoping that they will last throughout the year, or else we will be reduced to one air pack, which means that only one committee at a time can be televised, and it could cause us real problems.

Senator Forrestall: How did we get trapped into this?

The Chairman: We bought them some time ago when digital cameras were not state of the art. These were a good price. They have served us well for about nine or ten years, and that is more than the life of most cameras.

Senator Atkins: Do we have any advance info?

The Chairman: None. Believe me, no one is more interested than I am to find out the results of that.

Would someone care to move this motion?

Senator Forrestall: I so move.

The Chairman: Those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations publiques par les médias d'information électronique, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

Le sénateur Wiebe: J'en fais la proposition.

Le président: Quelqu'un veut-il en discuter?

Le sénateur Atkins: Est-ce que cette motion doit être approuvée par le Sénat?

Le président: Oui, et par conséquent à moins que nous n'en saisissions le Sénat, nous ne pourrons pas faire téléviser notre prochaine réunion.

Le sénateur Forrestall: Quel est l'état de nos négociations avec CPAC?

Le président: Nos négociations avec CPAC se sont arrêtées totalement en mai. Nous sommes intervenus devant le CRTC et j'ai adressé à tous les sénateurs une longue lettre ennuyeuse, je le crains, au sujet de cette intervention. Je me ferai un plaisir de vous adresser cette lettre de nouveau.

Le sénateur Banks: La lettre était longue mais pas ennuyeuse.

Le président: Merci. Ennuyeuse et longue.

On me dit que nous devrions connaître la décision demain.

Cependant, avec votre permission, nous devons nous attaquer à toute une série de problèmes outre celui-là. Les caméras analogues que vous voyez ici sont finies et on ne peut pas trouver de pièces pour les remettre en état. Or, pour obtenir des caméras numériques, cela coûtera 2,9 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Allez-vous vendre celles-ci pour 1 \$?

Le président: Non. Nous espérons qu'elles vont durer jusqu'à la fin de l'année, sans quoi nous en serons réduits à un seul appareil, ce qui veut dire que seulement un comité à la fois pourra être télévisé et cela pourrait nous causer de véritables problèmes.

Le sénateur Forrestall: Comment sommes-nous tombés dans ce guêpier?

Le président: Nous les avons achetées il y a un certain temps alors que les caméras numériques n'étaient pas ultramodernes. On les a eues à bon prix. Elles nous ont bien servis pendant environ neuf ou dix ans, et la plupart des caméras ne durent pas aussi longtemps.

Le sénateur Atkins: Avons-nous des renseignements préliminaires?

Le président: Aucun. Croyez-moi, personne ne s'intéresse davantage que moi à en connaître le résultat.

Quelqu'un aurait-il l'obligeance de proposer cette motion?

Le sénateur Forrestall: J'en fais la proposition.

Le président: Ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix: D'accord.

We have some items relating to the Subcommittee on Veterans Affairs. Do I need to ask for motions for each of these?

Ms. Reynolds: You can do it as one. You have to put in the names.

Senator Forrestall: May I have the honour of moving that?

The Chairman: Yes, of course.

Would you like to read it for us, deputy chair?

Senator Forrestall: For the record,

That the Subcommittee on Veterans Affairs be established to study matters relating to veterans affairs which may be referred to it from time to time by the committee;

That the Subcommittee on Veterans Affairs consist of five (5) members, three (3) of whom shall constitute a quorum;

That the initial membership of the Subcommittee on Veterans Affairs be as follows...

The Chairman: Could we pause here for a moment, senator?

Could I have some indication from the members present as to who would like to serve on this subcommittee?

Senator Atkins: Before you do that, did we decide who will chair the subcommittee?

The Chairman: I certainly have a person's name in mind and I was hoping to put that forward. I wanted to get some sense as to whether the people who served on the committee before want to continue to serve on it and whether new people want to serve on it. There is a requirement for an organizational meeting of that committee. When that happens, that is when the election will take place. Our clerk would repeat this same routine.

Senator Atkins: In terms of party representation, it would be three and two. Would that be your suggestion?

The Chairman: That would be fine with me. I would also be inclined to have the same chair as we had in the past, if the committee were comfortable with that.

Senator Wiebe: Very comfortable.

The Chairman: It seemed to work well before.

Please raise your hands if you would like to be on that committee.

Senator Forrestall: Virtually all of them have raised their hands. I should like to sit as a spare.

The Chairman: Senator Day also expressed some interest.

Senator Atkins: Are we talking about Senator Meighen and myself from our side?

The Chairman: Yes, and myself; and Senator Day and Senator Wiebe from the other side.

Nous avons certains articles relatifs au Sous-comité des affaires des anciens combattants. Faut-il que je demande des motions pour chacun d'entre eux?

Mme Reynolds: Vous pouvez les grouper en une seule motion. Il faudra indiquer les noms.

Le sénateur Forrestall: Puis-je avoir l'honneur de présenter la motion?

Le président: Oui, bien sûr.

Voudriez-vous nous la lire, monsieur le vice-président?

Le sénateur Forrestall: Pour mémoire,

Que le Sous-comité des anciens combattants soit établi pour étudier les questions touchant les anciens combattants qui peuvent lui être renvoyées de temps à autre par le comité;

Que le Sous-comité des anciens combattants comprenne cinq (5) membres, trois (3) d'entre eux constituant le quorum;

Que les membres initiaux du Sous-comité des affaires des anciens combattants soient les suivants [...]

Le président: Pourrions-nous arrêter ici pendant un instant, sénateur?

Les membres du comité qui sont présents voudraient-ils bien me faire savoir qui aimeraient siéger à ce sous-comité?

Le sénateur Atkins: Avant de le faire, avons-nous décidé qui va présider le sous-comité?

Le président: Je songe certainement à quelqu'un et j'espérais présenter son nom. Je voulais savoir en quelque sorte si les sénateurs qui avaient déjà siégé à ce comité voulaient continuer et si de nouveaux sénateurs veulent y siéger également. C'est une obligation pour notre comité de le faire à sa séance d'organisation. Lorsque cela se produit, c'est alors que l'élection a lieu. Notre greffière répétera la même formule.

Le sénateur Atkins: Pour ce qui est de la représentation des partis, ce serait trois et deux. C'est ce que vous proposez?

Le président: Cela me convient. Je serai aussi bien prêt à avoir le même président que nous avons eu par le passé si l'idée plaît au comité.

Le sénateur Wiebe: Elle nous plaît tout à fait.

Le président: Le comité semblait bien fonctionner.

Veuillez lever la main si vous aimerez siéger à ce comité.

Le sénateur Forrestall: Presque tous ont levé la main. J'aimerais y siéger à titre de remplaçant.

Le président: Le sénateur Day a aussi exprimé un certain intérêt.

Le sénateur Atkins: Parlons-nous du sénateur Meighen et de moi-même pour représenter notre côté?

Le président: Oui, et moi-même; le sénateur Day et le sénateur Wiebe pour représenter l'autre côté.

There has been some expression of interest from someone who is not on this committee to sit on that committee.

Senator Banks: Is that against the rules?

The Chairman: No, it is not. It is kosher and it can be organized. It would require us adjusting the membership and the size of the committee. I have talked to the individual, and I have undertaken to provide that individual, through the clerk, with papers and notice of when the meetings will take place. The individual has not decided whether she wants to be on the committee on an ongoing basis, but she would certainly like to familiarize herself with the work of the subcommittee. I think we would agree that we would do that for any senator who wants to see what the subcommittee does.

Senator Wiebe: It is my understanding that any senator can attend any subcommittee meeting. The only difference is that a senator who is not a member of the committee cannot cast a vote, although they may ask questions.

The Chairman: That is correct. That is basically the situation. In the event that we wanted to put someone else on the committee, one of two things could happen: someone could step down; or we could decide to alter the size of the subcommittee. That is within our capacity.

Senator Banks: Do I understand you to be saying that the senator who wishes to be involved in that committee would be sitting as a non-voting member of that committee?

The Chairman: That is correct.

Senator Banks: Was my previous understanding correct, that voting members of the subcommittee must be members of this committee?

The Chairman: That is not correct.

Senator Banks: I was asked to be on a subcommittee a little while ago, one that I was interested in, but I was not a member and could not be a member of the committee of which it is a subcommittee. It was explained to me that the means that would be used which would permit me to be on the subcommittee would be the substitution rule, that a member of the committee, as opposed to the subcommittee, would be unavailable on that day on a permanent basis and that I would be put in as a substitute with the approval of the whip. That was the process I was told had to be followed if a person was to be a member of the subcommittee who was not a member of the proprietary committee.

The Chairman: Senator Wiebe, did you want the floor?

Senator Wiebe: Yes. I guess I am living proof that whoever gave you that advice was wrong, because when I first sat on the Veterans Affairs Committee, I was not a member of the committee that organized the subcommittee.

Quelqu'un qui ne siège pas à notre comité a manifesté un certain intérêt pour y siéger.

Le sénateur Banks: Est-ce contraire au Règlement?

Le président: Non, ce n'est pas contraire au Règlement. C'est légitime et on peut l'organiser. Il suffit d'adapter le nombre des membres et la taille du comité. J'ai parlé à la personne en question, et je me suis chargé, par l'intermédiaire de la greffière, de remettre à cette personne les documents et avis des séances. La personne a en question n'a pas décidé si elle voulait siéger au comité de façon permanente, mais elle aimerait certes se familiariser avec le travail du sous-comité. Je pense que nous accepterions de le faire pour n'importe quel sénateur qui veut se familiariser avec le travail du sous-comité.

Le sénateur Wiebe: À ma connaissance, un sénateur peut participer à n'importe quelle réunion de sous-comité. Le sénateur qui n'est pas membre du comité ne peut voter, mais il peut poser des questions; c'est la seule différence.

Le président: Vous avez raison. C'est en gros la situation. Si nous voulons nommer une autre personne au comité, de deux choses l'une: quelqu'un démissionne ou nous décidons d'augmenter le nombre de membres du sous-comité. Ce sont des choses que nous pouvons faire.

Le sénateur Banks: Avez-vous bien dit qu'un sénateur qui souhaite participer aux travaux de ce comité y siégerait à titre de membre non votant?

Le président: C'est bien cela.

Le sénateur Banks: Avais-je tort de penser que les membres votant du sous-comité doivent être membres de ce comité?

Le président: Oui.

Le sénateur Banks: On m'a demandé il n'y a pas longtemps de siéger à un sous-comité; celui-ci m'intéressait mais je n'étais pas membre et je ne pouvais pas être membre du comité dont il relève. On m'a dit que le moyen de siéger à ce sous-comité serait de le faire à titre de remplaçant, lorsqu'un membre du comité, et non du sous-comité, ne pouvait participer aux travaux pendant toute la journée, si bien que je pourrais y siéger à titre de remplaçant avec l'approbation du whip. Voilà ce qu'il faut faire, à ce que l'on me dit, pour être membre d'un sous-comité lorsque l'on n'est pas membre du comité principal.

Le président: Sénateur Wiebe, voulez-vous intervenir?

Le sénateur Wiebe: Oui. Vous n'avez qu'à prendre mon cas pour voir que quiconque vous donnait ces renseignements se trompait, car lorsque j'ai siégé pour la première fois au Comité des anciens combattants, je n'étais pas membre du comité qui a créé le sous-comité.

The Chairman: Before we defer to the clerk, who always has the last word on these issues, I think that the advice you got was they did that rather than go back to the full committee and expand the subcommittee. It was one of two ways to go about it.

Will the clerk tell us whether any of us are talking sense?

Senator Atkins: I have a question first. If a decision were made by the subcommittee — and I doubt if there has ever been a vote, because I have never experienced it — would it be referred to the full committee?

The Chairman: I do not understand the question.

Senator Atkins: If there were something controversial, would the subcommittee refer the matter to the Standing Committee of National Security and Defence?

The Chairman: The subcommittee is a creature of this committee.

Senator Atkins: It is not a big deal. We could invite anyone who wants to sit on the subcommittee.

The Chairman: Frankly, the only time I believe it becomes an issue is when you start getting into travel expenses or those sorts of problems.

Senator Atkins: I have never seen a vote in the Subcommittee on Veterans Affairs.

The Chairman: We have not had too many votes in this committee either.

I will ask the Clerk if we are on the right track generally.

Ms. Reynolds: Honourable senators, it is necessary to be a member of the full committee in order to be on the subcommittee, but you can do a substitution. There have been people who have served on the subcommittee who were simply substituted immediately before the meeting and immediately after the meeting.

Senator Wiebe: That never happened in my case.

Ms. Reynolds: Some paperwork was probably done on this that you may not have been aware of at the time, but the clerks check very carefully to ensure we get the appropriate documentation. I know that, on at least one occasion, I have had the paper passed to me literally at the door of the room. Another one was passed back to me as soon as the meeting was over. The senator literally was on the subcommittee for the 55 minutes that the meeting was held.

The Chairman: That is intriguing, because I share the same perspective as Senator Banks. I thought I was part of a Rules Committee at one point where this was worked out, but maybe I misunderstood.

Le président: Avant de nous en remettre à la greffière, qui a toujours le dernier mot sur ces questions, je pense que l'avis que vous avez reçu était fondé sur le fait que l'on procède ainsi plutôt que de s'adresser au comité principal pour augmenter le nombre de membres du sous-comité. C'était l'une des deux façons de s'y prendre.

La greffière peut-elle nous dire si nous faisons fausse route?

Le sénateur Atkins: Avant, j'ai une question. Si le sous-comité rendait une décision — et je doute qu'il y ait jamais eu un vote, parce que j'en n'ai jamais vu —, le comité principal en serait-il saisi?

Le président: Je ne comprends pas la question.

Le sénateur Atkins: S'il y avait une question controversée, le sous-comité renverrait-il l'affaire au Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense?

Le président: Le sous-comité est une création de ce comité.

Le sénateur Atkins: On n'a pas à s'en faire. Nous pourrions inviter qui nous voulons à siéger au sous-comité.

Le président: Dans le fond, je pense que l'on ne s'en fait que lorsqu'il est question de dépenses de voyage et de problèmes de cette nature.

Le sénateur Atkins: À ma connaissance, il n'y a jamais eu de vote au Sous-comité des anciens combattants.

Le président: Les votes ont été rares dans notre comité aussi.

Je vais demander à la greffière si ce que nous disons est plus ou moins exact.

Mme Reynolds: Honorable sénateurs, il faut être membre du comité principal pour siéger au sous-comité, mais il y a moyen de désigner un remplaçant. Il y a des personnes qui ont siégé au sous-comité du simple fait d'avoir été désigné remplaçante immédiatement avant la réunion et ensuite immédiatement après la réunion.

Le sénateur Wiebe: Une telle chose ne s'est jamais produite dans mon cas.

Mme Reynolds: Des documents ont sans doute été préparés à ce sujet sans que vous soyez au courant à ce moment-là, mais les greffiers font bien attention de recevoir les documents qu'il faut. Personnellement, à au moins une occasion, le document m'a été glissé littéralement à la porte de la salle. Un autre m'a été transmis dès que la réunion a pris fin. Le sénateur a bel et bien siégé au sous-comité pendant les 55 minutes qu'a duré la réunion.

Le président: Cela me laisse perplexe, parce que je pensais moi aussi comme le sénateur Banks. Je pensais que je faisais partie à un moment donné d'un comité des règles où on avait trouvé une solution, mais je m'étais peut-être trompé.

Ms. Reynolds: Let me check on that, if I may. There is a limit, however, on how large a subcommittee can be, and I believe the relevant rule is 96(5):

Subcommittees shall be composed of not more than half the number of members of a select committee...

The Chairman: Then we already have a problem, do we not?

Ms. Reynolds: You have nine members plus two *ex officios*, so you have 11 members.

The Chairman: Well done. Thank you.

If it would help you, Senator Forrestall, the names that you were going to insert have been written down.

Senator Forrestall: May I continue? Honourable senators, it would be as follows:

...the Honourable Senators Meighen, Atkins, Kenny, Day and Wiebe and that the substitution in membership be communicated to the Clerk of the subcommittee;

That the Subcommittee on Veterans Affairs be authorized to send for persons, papers and records, whenever required, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it;

That, subject to the approval of the Senate, the committee's power to permit coverage by electronic media of meetings be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 32 of the Financial Administration Act, the committee's authority to commit funds be conferred on the subcommittee;

That, pursuant to Section 34 of the Financial Administration Act and Guidelines 3:05 of the Appendix II of the *Rules of the Senate*, the committee's authority for certifying accounts payable be conferred on the subcommittee;

The Chairman: We have a motion before us. Any comments? All those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Wiebe: If I can carry this a little further, could our clerk check that out for us so that we can have some certainty? At our organization meeting of the Veterans Affairs Committee, I was the deputy chair. If someone is elected as deputy chair of a committee and they have to get permission every time they attend a meeting to be a member of that committee, it seems rather strange to me. The leadership asked me if I would serve on that committee and asked if I would serve as deputy chair. I did not know what committee it was under at the time.

Senator Cordy: Social Affairs.

Senator Wiebe: I had never been a member of the Social Affairs Committee.

The Chairman: We will look into it.

Mme Reynolds: Permettez-moi d'aller à la source, si vous voulez bien. Il y a une limite au nombre de membres qui peuvent siéger à un sous-comité, et je crois que la règle pertinente se trouve au paragraphe 96(5):

Le nombre de membres d'un sous-comité ne dépasse pas la moitié du nombre de membres d'un comité particulier.

Le président: Donc nous avons déjà un problème, n'est-ce pas?

Mme Reynolds: Vous avez neuf membres plus deux membres d'office, ce qui fait 11 membres.

Le président: Bon travail. Je vous remercie.

Si cela peut vous aider, sénateur Forrestall, on a pris en note les noms que vous aviez l'intention d'ajouter.

Le sénateur Forrestall: Puis-je continuer? Honorables sénateurs, ce serait formulé ainsi:

[...] les honorables sénateurs Meighen, Atkins, Kenny, Day et Wiebe, et que les substitutions de membres soient communiquées au greffier du sous-comité;

Que le Sous-comité des anciens combattants soit autorisé à envoyer chercher, au besoin, des personnes, documents et dossiers, et à faire imprimer au jour le jour les documents et témoignages dont l'impression s'impose;

Que, sous réserve de l'approbation du Sénat, le pouvoir du Comité d'autoriser la couverture des réunions par médias électroniques soit conféré au Sous-comité;

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le pouvoir du Comité d'engager des fonds soit conféré au sous-comité;

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et au paragraphe 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, le pouvoir du Comité de certifier les comptes à payer soit conféré au sous-comité.

Le président: C'est donc là la motion. Y a-t-il des commentaires? Tous ceux qui sont pour?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Wiebe: Pour tirer les choses au clair, la greffière pourrait-elle aller aux sources à ce sujet pour que nous sachions exactement ce qu'il en est? J'étais vice-président à notre réunion d'organisation du Comité des anciens combattants. Je trouve bizarre qu'une personne qui est élue vice-présidente d'un comité soit obligée d'obtenir une autorisation pour être membre de ce comité chaque fois qu'elle veut participer à une réunion. Les responsables m'ont demandé de siéger à ce comité et d'en être le vice-président. J'ignore de quel comité il relevait à l'époque.

Le sénateur Cordy: Les Affaires sociales.

Le sénateur Wiebe: Je n'ai jamais été membre du comité des Affaires sociales.

Le président: Nous allons voir ce qu'il en est.

Senator Wiebe: I would like some information just to put my mind at ease, because I have been telling everyone they are wrong, as I told Senator Banks.

Ms. Reynolds: If I might read rule 96(4), and this is about subcommittees:

A select committee may appoint from among its members such subcommittees as it may deem desirable which shall report back to the committee. The rules applicable in the committee shall apply *mutatis mutandis* in the subcommittee.

My reading of that is that you appoint the members of the subcommittee from the membership of the committee, but I will check on that specific item for the Subcommittee on Veterans Affairs when it was under Social Affairs.

The Chairman: A member of the leadership came to me about this individual as well, so it is a widely held rumour if it is a false one.

Ms. Reynolds: I will check on that and prepare the appropriate documentation.

The Chairman: I will not turn to item No. 13. The time slot for our meetings is Mondays, and we have already had informal discussions about when we would have full days and when we would sit for only part of the day.

Is there anything else we need to do before we continue *in camera*?

Ms. Reynolds: No.

The Chairman: We will now continue *in camera* for the remainder of the meeting.

The committee continued *in camera*.

OTTAWA, Monday, November 4, 2002

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 9:50 a.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (Chairman) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, we continue our study on the need for a national security policy by examining the question of airport security.

I am from Ontario and I chair this committee.

I will introduce the other members of the committee:

Le sénateur Wiebe: J'aimerais bien savoir en effet ce qu'il en est au juste, parce que je dis aux gens qu'ils ont tort, comme je l'ai fait au sénateur Banks.

Mme Reynolds: J'aimerais vous lire la règle 96(4), qui porte sur les sous-comités:

Un comité particulier peut, s'il le juge à propos, constituer parmi ses membres des sous-comités qui lui feront rapport de leurs travaux. Les règles régissant les travaux du comité s'appliquent, compte tenu des adaptations de circonstance, à ceux du sous-comité.

J'en déduis que vous choisissez les membres du sous-comité parmi les membres du comité, mais je vais vérifier ce point dans le cas du Sous-comité des anciens combattants lorsqu'il relevait des Affaires sociales.

Le président: L'un des responsables m'a parlé aussi de cette personne, donc la rumeur est fort répandue, en plus d'être fausse.

Mme Reynolds: Je vais voir ce qu'il en est et je préparerai la documentation nécessaire.

Le président: Nous passons maintenant au point 13. Nos réunions sont prévues le lundi et nous avons déjà eu des discussions informelles à propos de l'horaire des réunions où nous siégerons toute la journée et de celles où nous siégerons une partie de la journée.

Y a-t-il d'autres questions à aborder avant de poursuivre à huis clos?

Mme Reynolds: Non.

Le président: Le reste de nos délibérations aura lieu à huis clos.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le lundi 4 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 9 h 50, pour examiner, en vue d'en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale de la sécurité pour le Canada.

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: C'est avec plaisir que je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, nous allons poursuivre notre étude de la nécessité d'une politique nationale de la sécurité en nous penchant sur la question de la sécurité dans les aéroports.

Je suis originaire de l'Ontario, et c'est moi qui préside le comité.

Je vais maintenant présenter les autres membres du comité.

Senator Jane Cordy, from Nova Scotia, is an accomplished educator who has an extensive record of community involvement. Senator Cordy is a delegate to the NATO-Parliamentary Association and will be Canada's representative at the upcoming meetings in Istanbul, Turkey.

Senator David Smith, from Ontario, is a new senator and member of the committee. During a distinguished career as a lawyer, he became a foremost practitioner of municipal, administrative and regulatory law. In the 1970s, he was a member of the Toronto City Council and was appointed Deputy Mayor in 1976. From 1980-84, Senator Smith sat in the House of Commons and served as Minister of State for Small Business and Tourism.

Senator Norman Atkins, from Ontario, came to the Senate in 1986 with a strong background in communications. He is currently the whip of the Conservative Senate caucus and is a former adviser to the Premier of Ontario.

Senator Joseph Day, from New Brunswick, is a graduate in electrical engineering from the Royal Military College in Kingston. Senator Day received a law degree from Queens and Osgoode Hall and was appointed to the Senate last fall. He too is a delegate to the NATO-Parliamentary Association and will represent the Senate in the upcoming meetings in Istanbul, Turkey.

Senator Meighen, from Ontario, has a specialization in administrative and commercial law and a strong background in business, as well as extensive community interests. Appointed to the Senate in 1990, Senator Meighen was a member of the Joint Parliamentary Committee that previewed the 1994 Defence White Paper. He is also Chancellor of King's College in Halifax.

This is the first permanent Senate committee with the mandate to examine the subjects of security and defence. Over the past 16 months, we have concluded a seven-month study of the major issues facing Canada. We have produced a report entitled "Canadian Security and Military Preparedness." We have also issued a report on coastal defence entitled "Defence of North America: A Canadian Responsibility."

The Senate has asked our committee to examine the need for a national security policy. Today, we will focus on airport security. To date, the committee members have visited airports in Montreal and Vancouver and the committee held hearings in Toronto last June and in Ottawa last August.

Our first witness is Mr. Chuck Wilmink, a consultant on security matters and former Security Manager for Canadian Airlines International.

(Chuck Wilmink, sworn)

Le sénateur Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse, est une éducatrice accomplie qui s'est également longuement illustrée par son engagement au service de la collectivité. Le sénateur Cordy est déléguée à l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et elle représentera le Canada aux rencontres qui se tiendront sous peu à Istanbul, en Turquie.

Le sénateur de fraîche date David Smith, de l'Ontario, est aussi membre du comité. Durant une carrière distinguée en tant qu'avocat, il s'est imposé comme un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation. Durant les années 70, il a fait partie du conseil municipal de Toronto et a été nommé adjoint au maire en 1976. De 1980 à 1984, il a été député à la Chambre des communes et a agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme).

Le sénateur Norman Atkins, également de l'Ontario, a été nommé au Sénat en 1986. Il a une solide expérience en communications. Il est actuellement whip du caucus conservateur au Sénat et est un ex-conseiller du premier ministre de l'Ontario.

Le sénateur Joseph Day, du Nouveau-Brunswick, a un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, à Kingston. Le sénateur Day a fait son baccalauréat en droit à l'Université Queen avant de poursuivre ses études au Osgoode Hall et il a été nommé au Sénat l'automne dernier. Il est lui aussi délégué à l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et il représentera le Sénat aux rencontres qui auront lieu sous peu à Istanbul, en Turquie.

Le sénateur Meighen, de l'Ontario, se spécialise en droit administratif et commercial après avoir acquis une solide expérience dans le milieu des affaires. Il s'intéresse par ailleurs énormément à la collectivité. Nommé au Sénat en 1990, le sénateur Meighen a fait partie du comité parlementaire mixte qui a fait un examen préalable du Livre blanc de la défense de 1994. Il est également chancelier au King's College, à Halifax.

Il s'agit du premier comité sénatorial permanent mandaté pour examiner les questions de sécurité et de défense. Au cours des seize derniers mois, nous avons mené à terme une étude de sept mois sur les grands défis auxquels le Canada est confronté. Nous avons produit un rapport intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Nous avons également diffusé un rapport sur la défense côtière intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne».

Le Sénat a demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale de la sécurité. Aujourd'hui, nous allons nous concentrer sur la sécurité dans les aéroports. Jusqu'ici, les membres du comité ont visité les aéroports de Montréal et de Vancouver, et le comité a tenu des audiences à Toronto en juin dernier et à Ottawa en août dernier.

Notre premier témoin est M. Chuck Wilmink, consultant en matière de sécurité et ex-directeur de la sécurité chez Lignes aériennes Canadien International.

(Assermentation du témoin)

Mr. Chuck Wilmink, Consultant and Former Corporate Security Manager, Canadian Airlines: Honourable senators, thank you for inviting me here today. First, I would like to say that I represent an unbiased security professional view. I do not represent a company or special organization but rather, private corporate security. My comments I have briefed with other security experts in Vancouver and I hope to give you an honest security briefing on what is going on at the airports.

The current status of airport security is not very good. I could take anyone in this room and in two minutes train that person on how to put a bomb on an airplane for any city in the world. If you are willing to pay the first-duty shipping fee, we can guarantee what flight you will be on — it is that wide open. I think it is important that we first define what is “security.” I did a Google search on the Internet before I came here and there were 69 million hits for “security.” The word “security” means everything to everyone. To me, a security professional, “security” means, “the preventive measures you put in place to reduce risk.” However, there will still be residual risk.

It is also important to note that there is a difference between criminal security and terrorism security. There are organized crime problems at airports, but that is not a terrorism threat. If anything, they want the airports to run smoothly so that their money keeps coming in.

I will talk about the initial response to 9/11 and what has happened since in airport security. First, there has been increased passenger security screening — taking away nail clippers and creating long line-ups. Has this been effective? Not really. I sit in first-class or in economy, and you get your fork, your spoon and a plastic knife. Your fork is just as much a weapon as anything else. If you take away nail clippers, you still have your fork, your spoon. People still have martial arts, physical strength, or you could take a wine bottle or a glass and smash it. There are lots of weapons and anyone who is trained properly could still take over command of an airplane. Making the passenger screeners go through all that hassle just to take away nail clippers has not been a good measure.

CATSA took over command of the airport passenger screeners from the airlines. In my view, it is the airlines’ responsibility to have proper security on their flights. Their business depends on security. Control of passenger screening, in my eyes, ultimately lies with them. They should be in charge of that.

M. Chuck Wilmink, consultant et ancien directeur de la sécurité, Lignes aériennes Canadien International: Honorables sénateurs, je vous remercie de m’avoir invité à venir témoigner aujourd’hui. Je tiens au départ à préciser que je représente un point de vue professionnel impartial en matière de sécurité. Je ne parle pas au nom d’une société ou d’un organisme particulier, mais bien de la sécurité dans les sociétés privées. Ce que j’ai à vous dire aujourd’hui est le fruit de rencontres que j’ai eues avec d’autres experts de la sécurité à Vancouver, et j’espère pouvoir vous donner de l’information honnête sur ce qui se passe dans les aéroports à cet égard.

Actuellement, la sécurité dans les aéroports n’est pas très bonne. Je pourrais montrer à n’importe lequel d’entre vous en deux minutes comment placer une bombe à bord d’un appareil dans n’importe quelle ville du monde. Si vous êtes disposé à payer les frais voulus, nous pouvons vous garantir le vol sur lequel vous serez — c’est aussi facile que cela. Il importe que nous définissions d’abord ce qu’est la «sécurité». J’ai utilisé Google pour faire une recherche sur Internet avant de venir ici. Le mot «sécurité» a produit 69 millions d’occurrences. Le mot a un sens différent, selon chacun. Pour moi, qui suis un professionnel de la sécurité, il désigne les mesures préventives que l’on met en place pour réduire les risques. Je dis bien réduire les risques, parce qu’on ne peut jamais les éliminer complètement.

Il importe aussi de souligner qu’il existe une différence entre les mesures de sécurité prises contre le criminel et celles qui sont prises contre le terroriste. Il existe dans les aéroports des problèmes posés par le crime organisé, mais il ne s’agit pas d’une menace terroriste. En fait, le crime organisé a tout intérêt à ce que l’aéroport fonctionne bien pour que l’argent continue à rentrer.

Je vais vous entretenir aujourd’hui de la première réaction aux événements du 11 septembre et de ce qui est survenu depuis lors en matière de sécurité dans les aéroports. Tout d’abord, on a accru le filtrage des passagers — en leur retirant les coupe-ongles et en créant de longues files d’attente. Cela a-t-il été efficace? Pas vraiment. Que mon siège se trouve en première classe ou en classe économique, on me donne une vraie fourchette, une vraie cuillère et un couteau en plastique. Pourtant, la fourchette peut être tout aussi dangereuse que le couteau. Si on vous retire le coupe-ongles, il vous reste toujours la fourchette et la cuillère, sans parler des arts martiaux, de la force physique ou encore des tessons de la bouteille de vin ou du verre. Il y a beaucoup d’armes à bord des avions. Il suffit d’avoir la formation voulue pour détourner un appareil. Soumettre les passagers à une inspection et à toutes sortes de contrariétés simplement pour leur retirer des coupe-ongles n’est pas une très bonne idée.

C'est désormais l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, soit l'ACSTA, qui s'occupe de l'inspection des passagers aux aéroports, tâche qui revenait auparavant aux transporteurs. À mon avis, les lignes aériennes sont responsables d'offrir une bonne sécurité à bord de leurs vols. Le bien-être de leur entreprise en dépend. Par conséquent, en bout de ligne, c'est à elles de voir à l'inspection des passagers. Ce sont elles qui devraient en avoir la charge.

They have ordered explosive vapour detection machines. This is a tool, but not a silver bullet. They have two machines in the Vancouver Airport right now that can handle 200 bags an hour. There are 1,200 bags now going through the system, so they cannot check every bag. They are also very expensive, very hard to maintain and have a high false-positive rate. One out of every five bags comes back with, "yes, it has a weapon in it," and it has to be hand-searched. It is time-intensive, requires a lot of security screeners and is not effective. It is a security tool — but once you build it, people try to break it. It will not be the silver bullet that guarantees security.

They have hired aviation inspectors — CATSA inspectors — Transport Canada inspectors, but a lot of them are still in training right now and not on the road. However, the ones who are there are doing bureaucratic inspections that do not really affect security. They are going up to passengers after they go through check-in, and asking, "Did they ask you the three questions?" Did you pack the bags yourself? Have the bags been in your control the whole time? Are you carrying something for someone else? The U.S. just dropped these questions. They found that they were not effective. Right now at airports in Canada, inspectors are going up to passengers after check in and asking if they were asked the three questions. If they say "no," they are fining the airline \$10,000. Right now, Air Canada has 35 of these fines outstanding. It is not a good security measure. All a person has to do is lie. If people want to pack an explosive device in their bag, they just have to say, "No, I do not have a bomb." These three security questions are a good public communications issue. They raise the awareness of the security of the passengers, but it is not an effective tool. If someone is committed to dying on an aircraft, like happened on 9/11, they can easily get an explosive through.

The other thing that has happened is they have put air marshals on some of the flights. These are good but expensive, and you cannot put them on every flight. They are a good deterrent, but it really comes down to luck — having them on the same flight as a terrorist trying to attack a plane.

Other things that have happened: They have strengthened the cockpit doors. This is good but it is only a partial measure. Are they gas-proof, able to stop gas from coming through? I do not think so. The other problem is that they have strengthened the cockpit doors but the pilots still have to get out to use the washroom. When that happens, they pull a curtain across. It is a half measure. If you really want to do it properly, you have to put two security doors in: one to the cockpit and one on the other side of the washrooms so that when the pilots have to use them, both sides are locked and there is no way passengers can get at them. You need a full security measure; you cannot do a half security measure.

Elles ont commandé de l'équipement de détection des vapeurs d'explosif. C'est un bon outil, mais il ne règle pas tout. L'aéroport de Vancouver en compte actuellement deux capables d'inspecter 200 valises à l'heure. Or, il en passe 1 200 actuellement, de sorte qu'il est impossible d'inspecter tous les bagages. Cet équipement est également très coûteux, très difficile à entretenir et il donne souvent un faux résultat positif. Il détecte des vapeurs d'explosif dans une valise sur cinq qu'il faut ensuite fouiller à la main. Cette façon de faire prend beaucoup de temps, exige de nombreux inspecteurs et n'est pas efficace. Le détecteur est un outil de sécurité — mais dès que vous l'avez, on essaie de le contourner. Il ne peut pas garantir une sécurité totale.

On a aussi engagé des inspecteurs de l'aviation — des inspecteurs de l'ACSTA — des inspecteurs de Transports Canada, mais beaucoup d'entre eux sont encore en formation et ne sont pas sur le terrain. Toutefois, ceux qui sont là effectuent des vérifications bureaucratiques qui ne touchent pas vraiment la sécurité. Ils demandent aux passagers qui viennent de s'enregistrer si on leur a bel et bien posé trois questions et s'ils ont fait leurs valises eux-mêmes. On leur demande si les valises ont été sous leur contrôle constant, s'ils transportent quelque chose pour une autre personne et ainsi de suite. Les États-Unis ont simplement laissé tomber ces questions. Ils ont constaté qu'elles n'étaient pas utiles. Actuellement, dans les aéroports canadiens, les inspecteurs demandent aux passagers qui viennent de s'enregistrer si on leur a posé les trois questions. Si les passagers répondent par la négative, ils mettent la ligne aérienne à l'amende, une amende de 10 000 \$. Actuellement, Air Canada n'a pas payé 35 de ces amendes. Ce n'est pas une bonne mesure de sécurité. Tout ce qu'on a à faire, c'est de mentir. Si l'on veut mettre un explosif dans sa valise, il suffit de déclarer que, non, on n'a pas de bombe. Ces trois questions sont un bon exercice de relations publiques. Elles rassurent les passagers, mais elles ne sont pas efficaces. Si quelqu'un est prêt à mourir pour sa cause, comme cela s'est produit le 11 septembre, il peut facilement introduire une bombe à bord de l'appareil.

On a aussi mis à bord de certains vols des policiers des airs. Ils sont bons, mais ils coûtent cher, et on ne peut en avoir à bord de chaque vol. C'est un bon moyen de dissuasion, mais en réalité tout dépend du hasard — qu'il y en ait à bord du même vol que le terroriste.

On a aussi pris d'autres mesures. Ainsi, on a renforcé la porte des cabines de pilotage. La mesure est bonne, mais elle n'est que partielle. Sont-elles à l'épreuve du gaz, peuvent-elles empêcher le gaz de passer? Je ne le crois pas. L'autre problème, c'est qu'on a renforcé les portes des cabines de pilotage, mais que les pilotes sont encore obligés de sortir pour utiliser les toilettes. Quand c'est le cas, un rideau est tiré à travers le couloir. C'est une demi-mesure. Si vous tenez vraiment à bien faire les choses, il faut installer deux portes de sécurité, soit une qui mène à la cabine de pilotage et une autre, de l'autre côté des toilettes, pour que, lorsque les pilotes utilisent les toilettes, les deux côtés soient verrouillés et qu'il soit impossible à des passagers d'y avoir accès. Les demi-mesures en sécurité ne valent rien. Ce sont de véritables mesures de sécurité qu'il faut prendre.

All these incidents of post-9/11 security improvements have focused on passenger screening. It has not done anything for cargo; it has not done anything for physical security; and it has not done anything for the airline employees. There are lots of other weaknesses out there. Concentrating on one area — spending \$400 million to \$500 million on one area — really is useless if you do not protect the other areas.

My response — what should have happened after 9/11? First thing to be done is a proper risk analysis: What are the threats against Canadian aviation?

There are outside terrorists. There is Air India, with inside terrorists. There are people like Timothy McVeigh, the Oklahoma bomber. There are lots of threats against airplanes. We have to summarize what they all are, what is the chance of them happening.

Next, what are the vulnerabilities? Where are the weaknesses in air travel? I have mentioned them: cargo, airline employees, airport employees, passenger screening still, and also baggage.

Next, what protective measures could be put in place? If you want, you can spend billions and billions of dollars on security. What can you put in place? How much would it cost? How effective would it be? At the end of the day then, you have to ask what can the Canadian public afford? What risks are they willing to accept afterwards? What can they afford to put in place?

I have, now, seven proposals on how to improve security quickly, and most of these are inexpensive. The first one is to regulate the responsibility for security. Any business in the airline industry, whether it is airlines, catering, airport authorities, should have a responsibility to do a proper security assessment. The executive board of directors should be made responsible for security and have to do a full audit once a year. What does our company do? What service do we provide? What is at risk? They do not have to have a huge corporate security department and totally staff it, but they have to look at what their risks are, and then manage their risks and come up with a policy. This has been done by PIPEDA, Canada's Personal Information Protection and Electronic Documents Act. That is for customer information. They have to have a chief information officer, every company, and worry about personal information. The same thing should be done for airline security. A chief security officer should be assigned to the executive board of directors. It does not have to be a full-time position. It can be someone's assigned duties, but that person should be responsible for security.

In the United States, they have created HIPAA, The Health Insurance Portability and Accountability Act. It has a mandate on health information, privacy information in the health industry.

Toutes les améliorations apportées à la sécurité après le 11 septembre ont porté sur l'inspection des passagers. Rien n'a été fait au sujet du fret, de la sécurité matérielle ou des employés des lignes aériennes. Il existe beaucoup d'autres lacunes. En réalité, il est inutile de tout concentrer dans un seul domaine — de dépenser entre 400 et 500 millions de dollars dans un seul domaine — si l'on ne fait rien dans les autres.

Je vais vous dire ce qu'aurait été ma réaction, ce que j'aurais fait après le 11 septembre. Mon premier geste aurait été de faire une analyse en règle des risques: quelles menaces pèsent sur l'aviation canadienne?

Il y a des terroristes qui viennent de l'extérieur, mais il y en aussi de l'intérieur, comme en témoigne le vol d'Air India. Il existe des gens comme Timothy McVeigh, celui qui a placé une bombe en Oklahoma. Beaucoup de menaces pèsent sur les avions. Il faut en faire le résumé, voir quelles sont les possibilités qu'elles se concrétisent.

Ensuite, il faut voir quelles sont les vulnérabilités. Où se trouvent les points faibles dans le transport aérien? Je les ai mentionnés: le fret, les employés des lignes aériennes, les employés de l'aéroport, l'inspection des passagers encore et toujours et les bagages.

Ensuite, il faut se demander quelles mesures de protection pourraient être mises en place. Si on le veut, on peut engouffrer des milliards et des milliards de dollars en sécurité. Que peut-on mettre en place? Combien cela coûterait? Serait-ce efficace? En bout de ligne, il faut se demander ce que peut se payer le Trésor public. Quels risques les Canadiens sont-ils disposés à accepter par la suite? Quels coûts peuvent-ils assumer?

J'ai sept propositions à faire quant à la façon d'améliorer la sécurité rapidement, et la plupart d'entre elles ne coûtent pas cher. La première est de réglementer la responsabilité en matière de sécurité. Toutes les entreprises de l'industrie de l'aviation, qu'il s'agisse des lignes aériennes, des services de ravitaillement, des autorités aéroportuaires, devraient avoir la responsabilité d'effectuer une évaluation convenable de la sécurité. Il faudrait rendre le conseil exécutif responsable de la sécurité et il faudrait qu'il effectue une vérification complète une fois par année. Que fait notre entreprise? Quels services offrons-nous? Qu'est-ce qui est à risque? Il n'est pas nécessaire d'avoir un énorme service de sécurité dans l'entreprise ou des effectifs complets, mais il faut quand même s'interroger sur la nature des risques, puis les gérer et accoucher d'une politique. La LPRPDE, c'est-à-dire la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, l'a fait en ce qui concerne l'information sur les clients. Il faut que l'entreprise ait un directeur de l'information qui s'occupe des renseignements personnels. Il faudrait faire la même chose en matière de sécurité aérienne. Il faudrait nommer un directeur de la sécurité qui relèverait du conseil d'administration. Il n'est pas nécessaire que le poste soit à temps plein. Cela pourrait faire partie des tâches attribuées à un poste, mais le titulaire serait responsable de la sécurité.

Aux États-Unis, on a adopté le Health Insurance Portability and Accountability Act, le HIPAA. Cette loi confère un mandat en matière d'information sur la santé, de protection des

Any leak of information carries a mandatory two-year jail sentence and \$10,000 fine for someone on the executive. This has gotten the attention of the health industry. They are now paying proper attention to security.

My second recommendation is to deploy police officers at the actual screening points. Right now, under Transport Canada laws, you have to have a five-minute response to the screening gates by the RCMP or the municipal police. These officers usually man a community police office in the airport. They walk around dealing with theft, lost baggage, those types of issues. Why not put them at the screening points, have them support the screening staff? Have a uniformed officer there. You get a lot more compliance from the public. They could act as an overseer. They could search tough bags. If any of the public is giving problems to the screeners, which happens quite a bit, through intimidation, they can step in and make sure that things get searched.

They could also be trained by JTF2, CSIS or the RCMP to recognize terrorists. They are trained people. They can recognize and try to spot the terrorists coming through. They could also, if biometrics is ever introduced to try to recognize terrorists, supervise that program.

My next recommendation is with respect to the passenger screening agents themselves, to increase their efficiency. Things to help them do that: Reduce the number of carry-on bags. People are allowed two carry-on bags now. Make it one. People are allowed bags that have their whole week's worth of business clothes. That is hard for a person to search in two to five seconds. It is very hard. Shrink the bags. Yes, it is inconvenient for the travelling public, but it helps the security officers. They have a smaller area to check. They can spend more time on it.

Right now, the security screeners undergo a two-week, on-the-job training course, and they are re-trained once a year. Why not make it like police officers or firemen? They train every week. This is an important job they do. Why not have them spend one shift a week, eight hours, training, recognizing new weapons?

You can have computer-simulated training. Part of their job is staring at the X-ray machine, seeing what goes through. There are computer programs that can feed fake images of weapons into that to keep them on their toes, to keep them spotting. I think that would help.

renseignements personnels dans l'industrie de la santé. Toute fuite d'information expose un membre de la haute direction à une sentence obligatoire de deux ans d'emprisonnement et à 10 000 \$ d'amende. Cette exigence a fait réfléchir l'industrie de la santé, qui porte maintenant l'attention qu'il faut à la sécurité.

Ma deuxième recommandation consiste à déployer des policiers aux points réels d'inspection. Actuellement, en vertu des lois de Transports Canada, il faut que la GRC ou les policiers municipaux puissent atteindre le point d'inspection dans les cinq minutes qui suivent l'appel. Ces agents sont habituellement affectés à un poste de police communautaire, à l'aéroport même. Ils patrouillent l'aéroport, s'occupent des vols, des bagages perdus, de ce genre de questions. Pourquoi ne pas les affecter aux points d'inspection, où ils pourraient offrir du soutien aux inspecteurs? Ce serait bon d'avoir un agent en uniforme là. Le public serait beaucoup plus respectueux des lois. Ils agiraient en quelque sorte comme des chiens de garde. Ils pourraient fouiller les valises. Si un membre du public crée des problèmes à l'inspecteur, ce qui arrive assez souvent, qu'il cherche à l'intimider, ils peuvent s'interposer et voir à ce que les fouilles soient effectuées.

Ils pourraient aussi recevoir de la formation de la FOI2, du SCRS ou de la GRC pour les aider à reconnaître les terroristes. Ce sont des gens qui ont une formation. Ils peuvent reconnaître et essayer de repérer les terroristes qui se présentent à l'aéroport. Ils pourraient aussi, si jamais la biométrie est utilisée pour essayer de repérer les terroristes, superviser ce programme.

Je recommanderais ensuite en ce qui concerne les agents d'inspection des passagers comme tels, d'accroître leur efficacité. On pourrait notamment réduire le nombre de sacs que l'on peut emporter à bord de l'appareil. Actuellement, le passager peut en avoir deux. Réduisons ce nombre à un. On permet aux gens de monter à bord de l'appareil avec des sacs qui contiennent suffisamment de vêtements pour toute la durée de leur voyage d'affaires. Il n'est pas facile de fouiller cela en deux ou cinq secondes. Réduisez la dimension des sacs autorisés. Cela incommoderait effectivement le public voyageur, mais aiderait les agents de sécurité. Ils en auront moins à vérifier. Ils pourront ainsi consacrer plus de temps à chaque sac.

Actuellement, les inspecteurs de la sécurité ont droit à un cours de formation sur le tas de deux semaines, suivi d'un cours de recyclage chaque année. Pourquoi ne pas leur offrir la même formation que l'on offre aux policiers ou aux pompiers? Ceux-ci reçoivent de la formation toutes les semaines. Ils effectuent un travail important. Pourquoi ne pas réservé un quart de travail par semaine, c'est-à-dire huit heures, à la formation en vue de pouvoir repérer les nouvelles armes?

On peut aussi donner de la formation dans le cadre de laquelle des situations sont simulées par ordinateur. Une partie du travail de l'inspecteur consiste à surveiller l'écran de la machine à rayons X, d'examiner les bagages qui y défilent. Il existe des programmes d'ordinateur qui peuvent y ajouter de fausses images d'armes de manière à ce qu'ils restent sur leurs gardes, qu'ils continuent d'essayer de repérer des armes. Je crois que cela aiderait.

Then again, you also have to keep the RCMP and CSIS feeding to these people what are the latest weapons criminals have. The other thing is, you have Canada Customs officers downstairs. They are very good at searching bags for contraband. They are very good, credible people. Why not bring them upstairs and have them act as supervisors or as helpers? They are trained specialists in that area.

The whole idea is to raise the standards on training these people. Right now, they are good people. They get minimum wage. They can do a decent job. Why not raise the standards to such a level they have to hire very high quality people. It will force the contractors to pay more for these employees, but that will help in hiring better-qualified employees. They will be able to keep them longer, and you will have better standards coming out of it.

The next one, and probably my most important one, is airline employee security. Right now, the passengers, the pilots and the flight attendants go through an extensive check to go through passenger screening. Meanwhile, your mechanics, your cleaners, your ramp loaders just show their RAP, Canada restricted airside pass, and walk right through. They carry bags with them, their lunch bags, their gym bags, their clothes bags. There is no check on them done at all. They can take anything through the checkpoint. They can put an explosive device on a plane. They could leave a weapon in the washroom, in a screened area, for someone to pick up. It is a wide-open area. I am sure the pilots who are presenting to you this afternoon will complain, why are they going through the check and not the rest of the employees?

The other problem is the employees have a restricted airside pass. It is very easy to get that. You have to go to the airport authority. You get a criminal background check on you, but when people first apply, they are given a temporary pass. They get fingerprinted. They fill out the forms, and that goes away to the RCMP and CSIS for a check. In the minimum of three months in the meantime, they can go anywhere in the airport. They have to have an escort only. Someone has to escort them. Another already-passed employee has to escort them, but they can take anything in with them.

It is very easy. Right now, the cleaning staff, loading staff, the airlines staff and the employees at the airport are being hired all the time. Someone who wants to get a job can have their temporary screening and go right through.

The other problem is that, in my understanding, the only people turned down for a RAP pass are those who are deemed a threat to the security of the national interest. People with drug records, criminal records, drinking and driving, all those types,

Il faudrait aussi que la GRC et le SCRS continuent de tenir ces gens au courant des dernières armes auxquelles ont accès les criminels. N'oubliez pas qu'en bas, il y a des agents de Douanes Canada. Ils excellent à fouiller les bagages pour repérer les objets de contrebande. Ce sont d'excellents agents, très crédibles. Pourquoi ne pas les faire monter d'un étage et leur confier la supervision ou le soutien? Ils sont des spécialistes formés dans ce domaine.

L'idée est de relever les normes de formation de ces gens. Pour l'instant, ces agents touchent le salaire minimum. Ils peuvent faire un travail décent. Pourquoi ne pas hausser les normes à un tel niveau qu'on est obligé d'engager des personnes très compétentes? Les entrepreneurs seront obligés de verser de plus gros salaires à ces employés, mais ils auront moins de difficultés à recruter des employés plus qualifiés. Ils pourront ainsi les garder plus longtemps, de sorte que les normes s'en trouveront améliorées.

Une autre recommandation — probablement la plus importante — concerne la sécurité des employés des lignes aériennes. Actuellement, les passagers, les pilotes et les agents de bord font l'objet d'une vérification complète lorsqu'ils sont soumis à l'inspection. Entre-temps, les mécaniciens, les préposés à l'entretien et ceux qui chargent les appareils n'ont qu'à montrer leur laissez-passer pour zone d'accès réglementé. Ils emportent avec eux des sacs, des boîtes à lunch, des sacs de sport, des sacs de vêtement. Personne ne vérifie quoi que ce soit à leur sujet. Ils peuvent faire passer n'importe quoi au point de contrôle. Ils peuvent placer un engin explosif à bord de l'appareil, ils pourraient laisser une arme dans les toilettes, dans une zone non visible, où quelqu'un pourrait venir la prendre. Les contrôles sont peu nombreux. Je suis convaincu que les pilotes qui vous feront un exposé cet après-midi se plaindront de ce qu'ils doivent se soumettre à l'inspection, contrairement au reste des employés.

L'autre problème, c'est que les employés ont un laissez-passer leur donnant accès aux zones réglementées. Il est très facile d'en obtenir. Vous n'avez qu'à postuler un emploi auprès de l'autorité aéroportuaire. On vérifiera que vous n'avez pas d'antécédent criminel, mais dès l'embauchage, on vous remet un laissez-passer temporaire. On prend vos empreintes digitales. Vous remplissez des formulaires, qui sont envoyés à la GRC et au SCRS pour vérification. Entre-temps, soit trois mois au moins, vous êtes libre de circuler comme bon vous semble à l'aéroport. La seule exigence est qu'il faut une escorte. Un autre employé qui a déjà reçu son laissez-passer permanent doit vous escorter, mais vous pouvez emporter ce que vous voulez.

C'est très facile. On est constamment en train d'engager des préposés au nettoyage, au chargement des appareils, des employés de lignes aériennes et des employés d'aéroport. Toute personne qui souhaite obtenir un emploi peut obtenir un laissez-passer temporaire et circuler librement.

Autre problème, si j'ai bien compris, les seules dont la demande de laissez-passer est rejetée sont les personnes qui sont réputées représenter une menace pour la sécurité ou l'intérêt national. On parle donc de ceux qui sont connus pour vendre de la drogue,

still get their pass. The criminal background check is done every five years. Why not do it every year? A lot can happen to employees in five years.

The other problem is you are looking for a criminal background check. Who knows if the person is a terrorist or not? I think 15 of 19 of the terrorists who came in on 9/11 had legitimate visas. They had no criminal record in their past. Same thing here. When you are hiring an employee, you have no idea of what political organization or religious whatever he is a member, and you have no idea whether he wants to blow up a plane or not.

The restricted airside pass and the criminal background check do not do anything for them.

Another thing — and my recommendations 5 and 6 are pretty similar — you have two areas of security at the airport. You have passenger screening, which was the responsibility of the airlines and now of CATSA, and you have airport site security. One works under the Air Carriers Security Measure. The other one works under the Aerodrome Security Measure. There is conflict in that act. They work separately. They do not communicate. Why not have the two people working together, communicating? You could have a natural progression through all the jobs. It would be a lot easier.

Right now we have had conflict. When I was a manager at Vancouver airport, one night I was working and I set off an alarm at one of the passenger screening doors in the international terminal. I waited for a half an hour and no security from the airport showed up. I was kind of surprised. I left and continued my audit. Three hours later, that alarm was still going off.

The next day I went to check with them, and they said, "Oh no, we do not respond to that alarm. The airlines are in charge of the passenger gates." But the airlines share all the gates, and they only use them for an hour and a half at a time. This gate was not in use. There was no one from the airlines who even knew about it. How can they respond to it? So that conflict, "it is your responsibility, no, it is yours," leads to big holes, big gaps. If you put them together in one group, it would be a lot better.

I think that group should be a multiparty unit. It should be CATSA, the airlines and the airport authorities. All three have a vested interest in this. Right now, the airport security is strictly run by the airport authorities. The airlines have a huge stake in it. They foot the bill in the end for it — or they did before — they should have a definite say on what is going on there.

My last recommendation is cargo security, and that is the biggest hole right now. Right now, it is a weakness. You can go in with a parcel and say, "I am shipping this to my grandmother."

pour avoir commis des actes criminels, pour avoir conduit avec facultés affaiblies et qui obtiennent quand même un laissez-passer. La vérification des antécédents judiciaires est effectuée tous les cinq ans. Pourquoi ne pas la faire chaque année? Il peut se passer beaucoup de choses dans la vie d'un employé, en cinq ans.

Il y a aussi le fait que l'on ne cherche que les antécédents criminels. Qui sait si la personne est un terroriste? Si ma mémoire est bonne, 15 des 19 terroristes qui ont franchi les contrôles à l'aéroport, le 11 septembre, avaient des visas en règle. Ils n'avaient pas d'antécédents criminels. C'est la même chose ici. Quand vous engagez un employé, vous ignorez s'il est membre d'une organisation politique ou religieuse et vous ne savez pas s'il souhaite faire exploser un appareil.

Le laissez-passer pour les zones d'accès réglementé et la vérification des antécédents criminels ne permettront pas de repérer ces individus.

Autre chose — mes recommandations 5 et 6 se ressemblent pas mal —, il existe deux zones de sécurité à l'aéroport. Il y a, d'une part, l'inspection des passagers qui était la responsabilité des lignes aériennes et qui relève désormais de l'ACSTA et, d'autre part, la sécurité de l'aéroport. Un volet de la sécurité relève de la Mesure de sécurité des transporteurs aériens, l'autre, de la Mesure de sécurité des aérodromes. Il y a un conflit dans cette loi. Ces deux secteurs de la sécurité sont distincts. Ils ne communiquent pas entre eux. Pourquoi ne pas les faire travailler de concert, les obliger à communiquer? Vous pourriez avoir une progression naturelle dans tous les emplois. Ce serait beaucoup plus facile.

Il y a eu des conflits. Quand j'étais gestionnaire à l'aéroport de Vancouver, un soir, je travaillais et j'ai déclenché l'alarme à l'une des portes de contrôle des passagers au terminal international. J'ai attendu une demi-heure. Aucun agent de sécurité de l'aéroport ne s'est pointé. J'en ai été quelque peu étonné. Je suis parti et j'ai continué de faire ma tournée. Trois heures plus tard, l'alarme sonnait toujours.

Le lendemain, je suis allé les services de sécurité et ils m'ont dit qu'ils ne répondaient pas à cette alarme. Ce sont les lignes aériennes qui sont responsables des contrôles avant l'embarquement. Toutefois, les lignes aériennes se partagent toutes les barrières, et elles ne les utilisent que pour une heure et demie à la fois. Cette barrière n'était pas utilisée. Personne des lignes aériennes n'était au courant. Comment peuvent-ils y réagir? Le fait de se refiler la responsabilité comme cela, de dire que ce n'est pas la nôtre, mais bien la vôtre, crée des vides. Si on pouvait tout regrouper, ce serait bien mieux.

J'estime que ce groupe devrait être une unité multipartite. Il faudrait que ce soit l'ACSTA, les lignes aériennes et les autorités aéroportuaires. Les trois ont un intérêt à cet égard. Actuellement, la sécurité de l'aéroport relève uniquement des autorités aéroportuaires. Les lignes aériennes ont un énorme enjeu dans la sécurité. En bout de ligne, ce sont elles qui paient la facture — du moins, elles la payaient auparavant —, de sorte qu'elles devraient avoir leur mot à dire.

Ma dernière recommandation concerne la sécurité du fret, celle qui accuse les plus graves lacunes pour l'instant. On peut se présenter avec un colis, dire qu'on l'envoie à sa grand-mère. On

They will say, "Thank you very much," put it on the bottom of the plane, and it goes right with the passengers on the top in any plane in North America, any plane in the world. There have to be better security checks.

Right now they ask, "What is in the bag?" You just lie and say "presents," and that is it. That is the only check done. If you are doing all that work on the passengers, you should do the same thing on cargo. Put security into the cargo warehouses. Check all the bags. Have dogs in there for explosive vapour detection.

They have known shippers, all these types of problems. You cannot rely on your small courier units to do security checks. These small parcels come from all over. Everything has got to be checked at the airport. Put it through a solid check. If you are going to spend all that money on the top, on the passengers, inconveniencing them, you had better do a good job on the bottom.

My summary, security is like an onion. It is full of multiple layers.

You have to put in as many layers as possible to, one, deter someone from even attempting it and going elsewhere, or, two, you hope to catch them and stop them.

So far, everything is focused on the front door. Security has been like a chain. It has links. As soon as you break one link, the chain of security is useless. It has a very strong link at passenger screening, but it really has no links for cargos, airline employees or those types of things. That has to be improved.

One of the options after 9/11 would have been to do nothing, and really that is actually what has happened. It has taken a year to put security in place. There have not been any major improvements yet, and nothing has happened. There have been no security threats. 9/11 was a freak attack. No one else has tried that yet.

That is not my recommendation, do nothing. You have to do certain things, but you have to do them effectively. You have to do them cohesively, as a full unit. The worst thing is that you can spend all the money on airline security, and then someone could stand at the end of a runway in a parking lot with a surface shoulder missile and take a plane down that way.

It is really that you have say how much you are willing to spend, who has to cover the costs, and what risks we are willing to deal with, maintain and live with.

The Chairman: Thank you very much, sir.

It was very comprehensive. It covered a great many areas, and I know that we have many questions for you this morning.

Senator Cordy: You have certainly given us much information.

vous remercierai, on placera le colis dans la soute de l'appareil et il est transporté en même temps que les passagers à l'étage au-dessus par avion partout en Amérique du Nord, dans le monde. Il faut améliorer les vérifications aux fins de sécurité.

Pour l'instant, on demande ce qui se trouve dans le colis. Vous n'avez qu'à mentir et dire «des cadeaux». On ne vous en demandera pas plus. Si vous prenez autant de mesures à l'égard des passagers, il faudrait faire la même chose à l'égard du fret. Placez des agents de sécurité dans les entrepôts du fret. Vérifiez tous les colis. Installez-y des chiens capables de détecter des vapeurs d'explosif.

Certains expéditeurs qui sont connus pour poser toutes sortes de problèmes. Vous ne pouvez pas vous fier aux petits services de messagerie pour faire les inspections de sécurité. Ces petits colis viennent de partout dans le monde. Il faut que tout soit vérifié à l'aéroport. Insistez sur une vérification complète. Ce serait bête de dépenser tout cet argent à l'étage au-dessus, au niveau des passagers, de les incommoder, sans faire plus à l'étage inférieur.

Bref, la sécurité, c'est un peu comme un oignon dont chaque couche représente un train de mesures distinct.

Il faut y ajouter le plus de couches possible pour, primo, dissuader le terroriste de même essayer ou, secundo, pour l'empêcher d'agir et l'arrêter.

Jusqu'ici, les feux ont été braqués sur les parties les plus visibles. Or, la sécurité est une chaîne dont la solidité est tributaire de la force de chacun des chaînons. Dès qu'on en brise un, c'est toute la chaîne qui tombe. Donc, le chaînon symbolisant l'inspection des passagers est très fort, mais il n'en existe pas pour le fret, les employés des lignes aériennes et ce genre de choses. Il faut améliorer cet aspect.

Une des options à notre disposition après le 11 septembre aurait été de ne rien faire et, en réalité, c'est ce qui s'est produit. Il a fallu un an pour mettre en place des mesures de sécurité. Il n'y a pas eu d'améliorations majeures et, pourtant, rien ne s'est produit. Il n'y a pas eu de menace. Le 11 septembre a été un phénomène isolé. Nul autre n'a essayé de le reproduire.

Ce n'est pas là ma recommandation, c'est-à-dire de ne rien faire. Il faut prendre certaines mesures, mais il faut le faire de manière efficace. Il faut le faire avec cohésion, envisager la sécurité comme un tout. Le pire serait qu'on consacre tout l'argent à la sécurité aérienne, puis que quelqu'un se tienne au bout de la piste, dans un terrain de stationnement, et tire un missile sur l'appareil.

En réalité, il s'agit de savoir combien vous êtes disposé à dépenser, qui assumera les frais et quels risques vous êtes disposé à accepter.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur.

Votre exposé a été très complet. Il portait sur bien des domaines, et je sais que nous aurons de nombreuses questions à vous poser ce matin.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez certes fourni beaucoup d'information.

You talked about the new machinery or new security equipment being brought in.

How do we keep ahead of it? We are trying to keep airports and ports secure. We are bringing in what we think is the latest and best equipment, and yet we are working against people who have unlimited resources. We could spend the whole Canadian budget on security of the airports, the ports and land borders.

How do we keep ahead of it? What can we do?

Mr. Wilmink: You are exactly right. You could spend unlimited finances. You have to come to a reasonable balance. What are we willing to live with? What can we afford to do?

You want to try and get good machinery, such as for explosive vapour detection. You want to buy it from companies that promise to upgrade it. As new threats are found, as new explosive materials are found, they will incorporate that into the machine. You want to make sure that happens.

At the end of the day, it is a balancing act. You have to say, "Okay, we will protect ourselves against 95 per cent of the risks, the other five per cent is just too expensive. We cannot do it."

You want to make it hard enough that you can stop a simple someone who gets mad at the government, who gets mad at someone and says, "I am going to go out with a bomb this afternoon to an airplane and blow it up."

You want to stop those small, unsophisticated, unplanned attacks. We can do that. The very planned, very methodical acts are very hard to stop. You could spend the whole budget on airline security, and then they will go and hit the power lines. They will hit a nuclear power facility. They will hit the dams, the water supplies.

Part of it is a balancing act. We are Canada. What are the threats against us?

We are right beside the United States; maybe they will take our equipment and use it to attack the United States. All of these things have to be covered.

Your question comes down to you can never secure anything 100 per cent. You have to live with the residual risk. That is a very tough decision on what the balancing act is. There really is no answer to your question.

Senator Cordy: You also gave us the example at the Vancouver airport of the question of who is in charge.

Mr. Wilmink: Yes.

Senator Cordy: You have limited resources to spend, and you are trying to get best value for your dollar. You certainly need all the parties working together, and you need some intelligence-gathering.

Who should be in charge? Should there be one overall body in charge of security at the airports?

Vous avez parlé des nouvelles machines ou du nouvel équipement de sécurité que l'on introduisait dans les aéroports.

Comment conserver notre avance? Nous essayons de faire des aéroports et des ports des endroits sûrs. Nous y introduisons ce que nous croyons être le plus récent et le meilleur équipement et, pourtant, nous luttons contre des personnes qui ont des ressources illimitées. Nous pourrions consacrer tout le budget canadien à la sécurité dans les aéroports, les ports et à la frontière.

Comment garder notre avance? Que pouvons-nous faire?

M. Wilmink: Vous avez tout à fait raison. Vous pouvez dépenser des sommes illimitées. Il faut en venir à un équilibre raisonnable. Que sommes-nous disposés à accepter? Que pouvons-nous faire, selon nos moyens?

On veut acquérir de bonnes machines, surtout pour la détection des vapeurs d'explosif. On veut les acheter d'entreprises qui s'engagent à faire les mises à niveau, c'est-à-dire qu'à mesure que de nouvelles menaces font surface, que l'on découvre de nouveaux matériaux explosifs, on les intègre à la machine. C'est ce qui est souhaitable.

En bout de ligne, tout est une question d'équilibre. Il faut se dire que l'on se protège contre 95 p. 100 des risques, mais qu'il en coûterait tout simplement trop cher de se protéger contre les 5 p. 100 qui restent. C'est impossible.

Vous voulez rendre la vie suffisamment difficile à celui qui, ulcéré par son gouvernement, dit: «Cet après-midi, je vais installer une bombe dans l'avion et le faire sauter».

Vous voulez mettre un frein à toutes ces petites attaques non planifiées et assez simples. C'est possible. Les actes très méthodiques et très planifiés sont extrêmement difficiles à arrêter. Vous pourriez engouffrer tout le budget dans la sécurité aérienne. Les terroristes ne feraient que s'en prendre aux lignes de transport de l'électricité, ou encore à une centrale nucléaire. Ils frapperiaient des barrages, l'approvisionnement en eau.

Il s'agit en quelque sorte d'un jeu d'équilibre. Nous sommes le Canada. Quelles sont les menaces qui pèsent sur nous?

Nous sommes juste à côté des États-Unis. Ils chercheront peut-être à prendre notre équipement pour attaquer les États-Unis. Il faut tenir compte de toutes ces éventualités.

En réalité, on ne peut pas se prémunir contre tous les risques. Il faut s'attendre à ce qu'il en reste. Il est très difficile de décider quelle part de risque on peut assumer. Il n'existe pas vraiment de réponse à votre question.

Le sénateur Cordy: Vous nous avez aussi parlé de qui au juste est en charge à l'aéroport de Vancouver.

Mr. Wilmink: Effectivement.

Le sénateur Cordy: Les ressources sont limitées, et l'on essaie d'en tirer le maximum. Il faut assurément que toutes les parties travaillent de concert et que l'on fasse du renseignement de sécurité.

Qui devrait en être responsable? Faudrait-il que la sécurité dans les aéroports relève d'un seul organe?

Mr. Wilmink: I think, yes, there should. It should be one department that is all encompassing, communicates among all the different subgroups and gets the information through.

You are right about intelligence. A lot of times, the best thing we can do is fight al-Qaeda in their zone. We can stop the terrorism from starting at their area, but still, within the airport you have to work together as a team, one group.

Who should be at the top? I am not sure.

One of the most important things, though, is that this security team has to be given the proper respect to do its job properly. Prior to 9/11, and even now, security is seen as a hindrance. Security slows down passengers going through the line-ups. Security makes employees wait in long line-ups. It creates an added cost, added time constraints. It slows things down.

A lot of the time, security is not given the proper respect. "Yes, we should do that, but it is more important that our passengers should have a good time. They enjoy their time there and they get through line-ups quickly."

We have to make the priority of security very detailed, very important. That is why I recommend putting legislation in with set laws on you must follow security principles. You must address your principles and explain your actions on how you attack them.

That is vital. Without that support, the airport security managers will try to do their job, but will get cut off by vice-presidents of other departments and those types of things.

Senator Cordy: They are cut off through trying to balance the flow of cargo and passengers with the need for security?

Mr. Wilmink: Exactly.

Senator Cordy: What about the public's need to know whether security is functioning well? We have heard people say, "You should not give the public too much knowledge because everybody else will find out about security plans." What should the public know about security at the airports?

Mr. Wilmink: I think the public has to know what the security measures are — I think it is open. They have to have an open policy. They have to know what the security measures are in place. They have to know why they are there. They have to know how they are being followed.

If they understand that and you get their buy-in, then you have 95 per cent of your potential problem, potential people, working on your side.

Instead of forcing a fee on people and forcing security measures on them that they know nothing about, explain to them why they are doing it, what the weaknesses are. Then, they

M. Wilmink: Je le crois. Il faudrait qu'il y ait un groupe qui prenne tout cela en charge, qui assure la liaison entre tous les sous-groupes et qui fasse circuler l'information.

Vous avez raison de dire qu'il faut faire du renseignement de sécurité. Souvent, la meilleure chose à faire est de livrer bataille à el-Qaïda sur son propre terrain. On peut empêcher le terrorisme de naître dans cette zone, mais il faut tout de même, à l'aéroport même, travailler en équipe, ne faire qu'un.

Qui devrait tout chapeauter? Je ne le sais trop.

Un des points les plus importants à retenir, c'est que l'équipe de sécurité doit jouir du respect qui lui revient pour bien jouer son rôle. Avant les attaques du 11 septembre et même maintenant, la sécurité est vue comme une entrave. La sécurité ralentit l'embarquement des passagers, oblige les employés à faire la file, ajoute un coût et des contraintes de temps. Elle ralentit tout le processus.

Souvent, la sécurité n'occupe pas la place qui lui revient. On reconnaît qu'il faudrait faire ceci ou cela, mais il importe plus d'éviter les inconvénients aux passagers, de faire de l'aéroport une expérience agréable pour eux et de ne pas les faire attendre en file trop longtemps.

Il faut faire de la sécurité une priorité bien précise et de la plus haute importance. C'est pourquoi je recommande d'adopter des lois qui obligent à respecter les principes de sécurité. Il faut énoncer les principes et expliquer comment on va s'y prendre pour les respecter.

C'est crucial. Sans ce soutien, les gestionnaires de la sécurité dans les aéroports vont tenter de bien faire leur travail, mais ils se feront court-circuiter par les vice-présidents d'autres services et ainsi de suite.

Le sénateur Cordy: Ils se font court-circuiter parce qu'on tente d'en arriver à un équilibre entre la circulation du fret et des passagers et le besoin de sécurité?

M. Wilmink: Justement.

Le sénateur Cordy: Qu'arrive-t-il du besoin, pour le public, de savoir que la sécurité est efficace? Nous avons entendu des gens nous dire qu'il ne faudrait pas trop informer le public parce que tous les autres connaîtraient alors les plans de sécurité. Que faudrait-il que le public sache au sujet de la sécurité dans les aéroports?

M. Wilmink: Il faudrait qu'il sache quelles mesures de sécurité sont en place — il faut qu'il y ait transparence, selon moi. Il faut que la politique soit transparente. Il faut que le public sache quelles mesures sont prises. Il doit en connaître la raison. Il faut qu'il sache qu'on les respecte.

Si on arrive à lui faire comprendre cela et qu'il en reconnaît la nécessité, vous aurez gagné 95 p. 100 de la bataille.

Plutôt que de faire payer des droits au voyageur et de lui imposer des mesures de sécurité dont il ignore tout, il faut lui en expliquer le bien-fondé, les points faibles du système. Il faut être

have to be honest. You have to say, "We are protecting against these, these and these risks. These are the measures, how we do it and how we want you to follow through with it."

You have to be honest. There are still outside risks at the end. You may not go into detailed specifics on the actual ways of creating the terrorist attack, but you have to go to general measures that give the public enough of an idea that they buy in. If they do not buy into it, you ask them the security question, "Was your bag out of your hands?" They will say, "No," but they came from the Hotel Vancouver, the Hotel Chateau. The bags were put at the front door. The bellhop put them on the bottom of the bus. They have been out of their sight from the time they left the hotel room to the airport. That is reality.

They have to be made aware of that. Then maybe they will look through their bags when they get off the bus. If you get their buy-in, you will get security.

Senator Cordy: What about lapses in security? Should the public be aware, for example, that at the Pearson airport, somebody got through without passing security quite easily? Should the public be aware of lapses in security?

Mr. Wilmink: I think they should because it will put more pressure on security to do their job properly. If they are made aware, they can have penetration tests; Transport Canada officials get fake firearms, put them in their pocket and go through screening. If the public were made aware that only 40 per cent, 50 per cent of these people are actually getting caught, they would say, "Wait a second. How come? Do your job better. Spend more on security or train your employees better."

I really think weaknesses like that should be made public, and it will just lead to things toughening up. If a problem is known to the bad guys, it is known to the good guys as well, and they had better work hard to clear that area up.

Senator Cordy: Perhaps there should be a report quarterly, or two or three times a year.

Mr. Wilmink: Definitely, yes.

Senator Meighen: Mr. Wilmink, you are a security expert. Following on from Senator Cordy's question, we have been told by some airport authorities that we should not have frank, open, public discussions of security measures because that will just alert the bad guys to the holes in the security net. This seemed, frankly, a somewhat naive argument to us, but I wonder about your reaction.

You mentioned earlier that we should not discuss actual specifics about how to detect certain weapons perhaps or other things like that, and I can quite understand that. However, do you think that to discuss the strengths and weaknesses generally of security measures could give aid and comfort in any way to anybody planning an illegal act at an airport?

honnête, dire qu'on se prévaut contre tel et tel risques. Voilà les mesures prises pour les contrer, voilà comment nous nous y prenons et comment nous aimerais que vous vous y conformiez.

Il faut être honnête. En fin de compte, il subsiste des risques. Il n'est peut-être pas nécessaire d'entrer dans le détail des moyens concrets permettant de mener une attaque terroriste, mais il faut expliquer les mesures générales prises avec assez de précision pour convaincre le voyageur de les accepter. S'il n'en voit pas la nécessité, vous lui demanderez s'il a constamment eu l'oeil sur ses bagages et il vous répondra par l'affirmative. Or, il vient de l'hôtel Vancouver, de l'hôtel Chateau. Ses bagages ont été laissés à la porte d'entrée principale. Le chasseur les a placés dans la soute à bagages de l'autocar. Il n'avait donc pas ses bagages avec lui à partir du moment où il a quitté la chambre d'hôtel jusqu'à son arrivée à l'aéroport. Voilà comment les choses se passent vraiment.

Il faut qu'il y soit sensibilisé. Peut-être qu'à ce moment-là, il examinera ses bagages à l'arrivée à l'aéroport. Si vous le persuadez du bien-fondé des mesures, la sécurité sera alors efficace.

Le sénateur Cordy: Qu'en est-il des failles de la sécurité? Faudrait-il que le public sache, par exemple, qu'à l'aéroport Pearson, quelqu'un a réussi très facilement à contourner la sécurité? Le public devrait-il connaître les lacunes du système de sécurité?

Mr. Wilmink: Je le crois parce que cela poussera la sécurité à mieux faire son travail. S'il en est informé, il pourra faire des essais de pénétration. Des fonctionnaires de Transports Canada pourront essayer de passer de fausses armes à l'inspection. Si le public savait que 40 p. 100 ou 50 p. 100 seulement de ces armes sont détectées, il exigerait d'en connaître la raison. Il demanderait que la sécurité fasse mieux son travail, que l'on injecte plus d'argent dans la sécurité ou que l'on forme mieux les employés.

J'estime vraiment que le public devrait être informé de ces lacunes. On obtiendra ainsi un resserrement des mesures de sécurité. Si les personnes mal intentionnées sont au courant des failles du système, les autres le seront aussi, et il faudra y voir.

Le sénateur Cordy: Il faudrait peut-être exiger la présentation d'un rapport tous les trois mois ou deux ou trois fois par année.

Mr. Wilmink: Certes.

Le sénateur Meighen: Monsieur Wilmink, vous êtes un expert de la sécurité. Pour revenir à la question posée par le sénateur Cordy, des autorités aéroportuaires nous ont affirmé qu'il faudrait éviter une discussion franche, ouverte et publique des mesures de sécurité parce que cela ne ferait que renseigner les personnes mal intentionnées sur les failles du système de sécurité. L'argument nous a semblé, à vrai dire, un peu naïf, mais je me demande ce que vous en pensez.

Vous avez dit tout à l'heure qu'il ne faudrait peut-être pas parler des moyens précis pris pour déetecter certaines armes, par exemple, ce que je peux aisément comprendre. Toutefois, croyez-vous qu'un débat général sur les Forces et les faiblesses des mesures de sécurité faciliterait la commission d'un acte illégal à l'aéroport?

Mr. Wilmink: No, I do not think so. I think that for the terrorists, the holes are so gaping and wide open that anyone can figure them out. These terrorists who do a planned and trained attack can find the weaknesses. If you hang around the airport for a day or two or three days, you can see the weaknesses. You can see fuel trucks coming from their fuel dump, loading up, driving in open areas, going through the gates, not even checked, just because they have the right badge, and going through.

Why not put a bomb on a fuel truck? It is parked beside right beside the 747. It is parked right beside the terminal. Those types of things.

The terrorists know the holes. Hiding that information is not going to help. The exact same argument is going on in the computer security field right now. Do we release weaknesses and let the bad guys find out? I think we do release them, because it makes the owners of those security measures tighten them up and be responsible for them. I think that naïveté is a protection measure. They do not want to make themselves look bad. If the public found out how many weaknesses there were, they would be quite upset.

Senator Meighen: If they were quite upset, what should that lead to, in your view? Do I understand you to say that it should lead to the adoption of your priority recommendations here?

Mr. Wilmink: I think it is a good start, yes.

Senator Meighen: If we did that, have you any estimate of how much that would cost?

Mr. Wilmink: I do not have a firm estimate. I think it could be done within the tax that is already being collected now. It could be readdressed. For \$1 million for an explosive vapour detection machine, plus U.S. \$1 million a year for upkeep, you could have a lot of police officers with dogs.

A lot of these things — reassigning patrols at the airports — is not going to cost anything. Combining the two air security measures is not going to cost anything. As for reassigning the police officers to the front gates, they are already paid for right now by the airlines. You are just changing their duties and actually giving them a pure preventive duty instead of a reactive one. I tried to make these as cost-inexpensive as possible.

Senator Meighen: You point out here that CATSA has been collecting a departure tax for seven months and, in your view, the results have been zilch.

Mr. Wilmink: Yes.

Senator Meighen: Do you know where the money has gone? Furthermore, do I understand correctly that CATSA only has jurisdiction over passengers and not over cargo or airport employees?

Mr. Wilmink: I am not sure of the final jurisdiction. Right now their only action has been on passenger screening. My idea of where the money has gone is, before 9/11, the airlines were paying

M. Wilmink: Non, je ne le crois pas. Les lacunes sont si grandes que n'importe qui peut les repérer. Les terroristes qui envisagent une attaque planifiée avec l'aide de personnes formées à cet effet trouveront les failles eux-même. Si vous vous tenez à l'aéroport pendant une journée ou deux, vous les repérerez. Vous verrez les camions-citernes faire le plein et quitter le dépôt, rouler et franchir les barrières sans même être arrêtés, simplement parce qu'ils ont le laissez-passer qu'il faut.

Pourquoi ne pas placer une bombe dans le camion-citerne? Il se gare juste à côté du 747, juste à côté du terminal.

Les terroristes connaissent les failles. Il ne servirait à rien de cacher ce genre d'information. On invoque le même argument actuellement dans le domaine de la sécurité informatique. Rendons-nous publiques les failles du système, de sorte que les malintentionnés en seront informés? À mon avis, il faut les rendre publiques parce que cela oblige les propriétaires de ces systèmes à resserrer les mesures de sécurité et à en assumer leur responsabilité. La naïveté est une mesure de protection. Ils ne veulent pas ternir leur image. Si le public apprenait combien il y a de failles, ils en seraient très contrariés.

Le sénateur Meighen: S'ils étaient très contrariés, quel devrait en être le résultat? Ai-je bien compris ce que vous dites, que cela mènerait à l'adoption de vos recommandations prioritaires?

M. Wilmink: Ce serait un bon point de départ, effectivement.

Le sénateur Meighen: Si nous le faisions, avez-vous une idée du coût?

M. Wilmink: Je n'ai pas de coût estimatif ferme. J'estime qu'il y aurait moyen de le faire au moyen de la taxe qui est actuellement prélevée. Elle pourrait servir à d'autres fins. Comparativement au prix d'un million de dollars du détecteur de vapeurs d'explosif, plus un million de dollars US pour son entretien, vous pourriez vous payer bien des policiers accompagnés de chiens renifleurs.

Beaucoup de ces mesures, par exemple réaffecter les agents de patrouille à l'aéroport, ne coûteraient rien. Combiner les deux mesures relatives à la sécurité aérienne ne coûterait rien. Quant à l'idée de réaffecter les policiers aux barrières situées à l'avant, leurs services sont déjà payés par les lignes aériennes. Vous modifiez simplement leurs fonctions et, en réalité, vous leur confiez un travail de prévention seulement plutôt que d'intervention. J'ai tenté de réduire au maximum le coût de mes recommandations.

Le sénateur Meighen: Vous faites remarquer que l'ACSTA préleve depuis sept mois une taxe de départ qui n'a donné aucun résultat.

M. Wilmink: C'est bien cela.

Le sénateur Meighen: Savez-vous où est allé cet argent? Par ailleurs, ai-je bien compris que l'ACSTA n'a compétence que sur les passagers, qu'elle n'est pas responsable du fret et des employés de l'aéroport?

M. Wilmink: Je ne suis pas trop sûr de la compétence définitive. Pour l'instant, les seules mesures qu'elle a prises concernent le filtrage des voyageurs. J'ai l'impression qu'avant le 11 septembre,

for passenger screening themselves and managing it. That was part of your ticket cost. After 9/11, CATSA said "We will pick up the bill for that. Not only that, but we will pay the airlines to manage it because we do not have the management staff in place yet."

Senator Meighen: You pointed out there is no difference in quality.

Mr. Wilmink: No difference in quality at all, that is correct. Some of the money has gone to train new inspectors and some of the money has gone for the explosive vapour detection equipment. They have also put out to tender upgraded training for passenger screening. That money has gone out, and they are designing a new training program right now.

I would be very curious myself as to where the money has gone.

Senator Meighen: This committee has heard evidence in the marine field with respect to containers coming into our ports and the percentage of those containers that are regularly searched. It is somewhere between one-and-a-half and three per cent.

Random checks, as you point out in your evidence, have great merit. Obviously, nobody knows when he or she is going to be stopped. Indeed, I have seen that happen to passengers at various airports, particularly in the U.S.

Do you have any idea as to what percentage should be checked? Is there a mathematical formula that would provide the best screening? In other words, if you check three per cent or four per cent, is that just as good as doing nine per cent or ten per cent?

Mr. Wilmink: No. I think, actually, the formula depends on your budget, what you can afford to do and what you can afford time-wise. Obviously, 100 per cent would be great. If you talk not about marine cargo, but with respect to baggage and people going on the planes, if you check one, two or three people per flight, that is good. Yes, the terrorists could put 10 people on board with 10 bags, and you will not get them. As soon as you get one positive hit for an explosive device, hopefully they shut down the airport and you check everyone's bags in that airport. I think it comes down to a balancing act on how much money you have and your operational expense.

Do we want people to come four hours early for check-in so we can check everyone's bag? No, but you try to do as much as possible, and you try and cover as much as possible. That may be why you use the explosive vapour detection equipment along with dogs. If you use two of them, you get better numbers and better chances.

Right now, it is normal for passenger screening to check five per cent of the bags on a random basis. Sometimes, on increased security, they go up to 10 or 20 per cent. I imagine on September 10, 14, 15, 16, they were checking 100 per cent. I

les lignes aériennes assumaient le coût du filtrage et le géraient. Il était intégré au prix de votre billet. Après le 11 septembre, l'ACSTA a dit qu'elle en défrayerait le coût et est même allée plus loin en annonçant qu'elle paierait les lignes aériennes pour le gérer parce qu'elle n'a pas encore en place le personnel de gestion pour le faire.

Le sénateur Meighen: Vous avez dit qu'il n'y avait pas de différence de qualité.

M. Wilmink: Aucune différence de qualité, c'est vrai. Une partie de l'argent a servi à la formation de nouveaux inspecteurs et une autre à l'achat d'équipement de détection de vapeur d'explosif. Ils ont aussi lancé un appel d'offres pour la formation approfondie à l'inspection des passagers. Cet argent-là a été utilisé et ils sont en train de concevoir un nouveau programme de formation.

Je serais très curieux, moi-même, de savoir à quoi a servi l'argent.

Le sénateur Meighen: Notre comité a entendu des témoignages du secteur maritime au sujet des conteneurs qui arrivent dans nos ports et du pourcentage d'entre eux qui font l'objet d'une inspection périodique. Le taux se situe quelque part entre un et demi et trois pour cent.

Les vérifications au hasard, comme vous le faites remarquer dans votre témoignage, sont très utiles. Manifestement, nul ne sait à quel point on l'arrêtera pour faire une inspection. En fait, j'ai moi-même vu des passagers soumis à des inspections dans divers aéroports, surtout aux États-Unis.

Avez-vous une idée du pourcentage de passagers qu'il faudrait inspecter? Existe-t-il une formule mathématique qui permettrait d'obtenir le meilleur filtrage? En d'autres mots, si vous inspectez trois ou quatre pour cent des passagers, est-ce aussi valable que d'en inspecter neuf ou dix pour cent?

M. Wilmink: Je crois en fait que la formule est fonction de votre budget, de ce que vous pouvez faire et du temps dont vous disposez. Bien entendu, l'idéal serait de pouvoir tout inspecter. S'il est question, non pas de fret maritime, mais de bagages et de passagers à bord d'avions, si vous pouvez inspecter une, deux ou trois personnes par vol, c'est bon. Les terroristes pourraient faire monter à bord de ces appareils dix personnes portant dix sacs sans que vous les repériez. Dès que vous découvrez un engin explosif, avec un peu de chance, vous faites fermer l'aéroport et vous vérifiez tous les bagages. Cela revient à mettre en équilibre l'argent dont vous disposez et vos dépenses d'exploitation.

Souhaitons-nous obliger les passagers à se présenter quatre heures à l'avance de manière à pouvoir inspecter tous les bagages? Non. Cependant, on tente d'en faire le plus possible. C'est peut-être pourquoi vous faites une utilisation combinée du détecteur de vapeurs et du chien renifleur. Si vous combinez les deux, vous en faites plus et vous avez de meilleures chances d'intercepter les personnes et les objets dangereux.

Actuellement, le filtrage des passagers permet habituellement de vérifier au hasard cinq pour cent des bagages. Ce taux monte parfois à 10 ou à 20 p. 100 quand les mesures de sécurité sont intensifiées. J'imagine que les 10, 14, 15 et 16 septembre dernier,

would make the number as high as you possibly can. Yes, it will cause longer lineups, but if you explain to the public why, you will get their buy-in.

Senator Meighen: Would you apply the same reasoning and the same judgment to cargo as to passengers?

Mr. Wilmink: Yes, I would. Yes, exactly the same.

Also, your talk about randomness is pretty funny. Get a mathematical program in there. Have the machine do it. If you leave it up to the person, randomness is usually whoever is causing a hassle. If someone looks like they are going to be a troublemaker, well, "I am going to check you," and they check them thoroughly. If you are an attacker and know that, just get behind the troublemaker. They will spend all the time on him, and you get sent through — no problem. You can put some mathematical randomness in there, and take it out of the passenger screeners' hands. That is my recommendation.

Senator Day: Mr. Wilmink, I did not fully understand your recommendation with respect to police officers at passenger screening points. Could you elaborate on that? Were you talking about having guns, or is that part of what you are recommending?

Mr. Wilmink: Right now, Transport Canada regulations say you have to have an armed response to an incident at a passenger-screening booth within five minutes. If passenger screeners see a weapon on their screen, they stop it, they push a red button and a police response has to get there. That is done with a contract-out through local municipal police departments.

Those officers have to be able to respond within five minutes, but they are not stationed at the actual passenger screening point. Right now, there is usually a community police office somewhere in the airport. They go around, they deal with incidents of thefts from some of the stores, thefts in the parking lots, those types of things. Not really stuff that is in their purview. They are paid to be at the screening points. Instead of having them elsewhere, have them stationed right at the screening points. We are paying for them to protect aviation security. Have them right there. They are armed. They are uniformed. They would be a great resource and backup to the existing passenger screening.

Senator Day: The community policing office you referred to is likely to be at the airport, but not right at the screening area.

Mr. Wilmink: Yes, exactly. It is in the passenger check-in area, somewhere in the check-in area, in a high traffic flow, to show they have a visible presence.

Senator Day: Could that be done by a contracted security officer, as opposed to a regional or a national police officer?

on inspectait tous les bagages. J'en ferais le plus possible. Oui, les files d'attente vont allonger, mais si vous en expliquez la raison au public, il acceptera la situation.

Le sénateur Meighen: Appliqueriez-vous le même raisonnement et la même diligence au fret qu'aux passagers?

M. Wilmink: Oui. Je procéderais exactement de la même façon.

Ce que vous dites au sujet des inspections effectuées au hasard me fait sourire. Utilisez un programme mathématique. Laissez la machine le faire. Si vous en laissez le soin à l'agent, il choisira habituellement celui qui fait du grabuge. Si un passager a l'air de vouloir causer des difficultés, on l'inspecte avec soin. Si vous planifiez une attaque et que vous le savez, vous vous placez simplement derrière cette personne. Les agents consacreront tout leur temps à cette personne, et vous passerez sans problème. On peut insérer dans le processus un certain effet du hasard grâce à une formule mathématique et retirer la décision à l'agent. Voilà ce que je recommande.

Le sénateur Day: Monsieur Wilmink, je n'ai pas bien saisi votre recommandation au sujet des policiers affectés aux points de filtrage des passagers. Pourriez-vous préciser votre pensée? Était-il question d'armes à feu ou cela fait-il partie de ce que vous recommandez?

M. Wilmink: D'après le règlement actuel de Transports Canada, lorsque survient un incident au point de filtrage des passagers, il faut que des policiers armés s'y présentent dans les cinq minutes. Si l'agent de filtrage observe une arme sur son écran, il arrête la machine, presse un bouton rouge et attend les policiers. Ceux-ci sont dépêchés dans le cadre d'un contrat passé avec le service municipal de police.

Il faut que ces policiers puissent être sur place dans les cinq minutes, mais ils ne sont pas affectés au point de filtrage comme tel. Actuellement, il y a habituellement dans l'aéroport un poste de police communautaire. Les policiers circulent et s'occupent des vols commis dans les boutiques, sur les terrains de stationnement et ainsi de suite. Ces tâches ne relèvent pas vraiment de leurs fonctions. Ils sont payés pour être aux points de filtrage. Plutôt que de les occuper à d'autres tâches, qu'on les affecte directement aux points de filtrage. Nous les payons pour qu'ils assurent la sécurité de l'aviation. Qu'on exige leur présence aux points de contrôle. Ils sont armés et ils portent l'uniforme. Ils représenteraient une excellente ressource pour le filtrage des passagers et ils serviraient de renforts.

Le sénateur Day: Le poste de police communautaire dont vous parlez se trouve probablement à l'aéroport, mais pas au point de contrôle.

M. Wilmink: Justement. Il se trouve dans la zone où viennent s'enregistrer les passagers, quelque part dans cette zone où circulent beaucoup de gens, de manière à assurer une présence visible.

Le sénateur Day: Cela pourrait-il être fait par un agent de sécurité contractuel plutôt que par un membre de la police régionale ou municipale?

Mr. Wilmink: Well, yes, it could. The thing is, the shop owners of the terminals pay their municipal taxes. That should be part of their regular tax service, having a police response. Is there actually a need for it? To be honest, they do not really even need a community police office there as long as they have a response to deal with threats. They have regular airport security; they are the first responders to a problem. They say, "Yes, we have a criminal matter here." They phone 911 like anyone else would do, and there would be a police response to it. In my view, the community police office is a keep-busy or make-work project for these officers we have on duty to respond to the passenger screening.

Senator Day: Is it important that these uniformed police officers display a firearm?

Mr. Wilmink: I do not think so.

Senator Day: The uniform and training are what is important.

Mr. Wilmink: That is right.

Senator Day: Going back to my earlier point, would you achieve your purpose by having a contracted security person in uniform at each screening office who looks like he might be a police officer?

Mr. Wilmink: I have managed private security companies in British Columbia for five or six years. We do not have armed security officers in Canada. The only time we have them is for armoured car delivery. Their training level, the experience and the skills are a lot lower than a trained police officer. I would want to have the trained police officer at the screening points. I would not trust it to a contract security officer.

Senator Day: Is the requirement for a trained police officer equally served by a local police force, or would it be better if you had a CSIS or RCMP officer performing that function?

Mr. Wilmink: I think the actual municipal officers are fine. They know the area. They know the backup when they call for help. They know that.

I think definitely that CSIS should have a say in training these people because police officers are trained how to investigate crime afterwards. We now want them to do a preventive thing, a role which is a bit different and for which they have not been trained. A training program would have to be developed and you would want CSIS and the federal RCMP involved in that, putting together a proper terrorism-awareness training package for these officers. That package, once developed, could be given to municipal police officers from across the country. They would be able to do it.

Senator Day: At one time, there was a group within the RCMP that was assigned specifically to airport policing. Did that work?

M. Wilmink: Oui. En réalité, les propriétaires des boutiques situées dans les terminaux payent des taxes municipales. Ils ont donc droit à ces services en tant que contribuables. Est-ce vraiment nécessaire? Pour être tout à fait honnête avec vous, ils n'ont même pas besoin d'un poste de police communautaire à condition que la police intervienne quand il y a une menace. Ils ont à leur service les agents de sécurité ordinaires de l'aéroport. Ce sont eux qui les premiers interviennent s'il y a un problème. S'ils jugent qu'un crime a été commis, ils composent le 911 comme nous tous, et la police est dépêchée sur les lieux. À mon avis, le poste de police communautaire sert à occuper les policiers affectés à l'aéroport pour intervenir aux points de contrôle des passagers.

Le sénateur Day: Est-ce important que ces policiers en uniforme exhibent des armes?

M. Wilmink: Je ne le crois pas.

Le sénateur Day: Ce qui compte, c'est de porter l'uniforme et d'avoir la formation.

M. Wilmink: C'est juste.

Le sénateur Day: Revenons-en à ma question. Arriveriez-vous à vos fins en ayant à chaque poste de contrôle un agent de sécurité contractuel en uniforme qui aurait l'air d'un policier?

M. Wilmink: J'ai dirigé des entreprises de sécurité privées en Colombie-Britannique pendant cinq ou six ans. Nous n'avons pas d'agents de sécurité armés au Canada. Les seuls à porter des armes sont ceux qui travaillent à bord des véhicules blindés. Leur niveau de formation, leur expérience et leurs compétences sont bien inférieures à ceux d'un policier formé. Je préférerais la présence d'un policier formé aux points de contrôle. La présence d'un agent contractuel ne m'inspirerait pas confiance.

Le sénateur Day: Est-ce que les services spécialisés requis sont adéquatement fournis par les agents de police municipaux ou serait-il préférable de faire appel à des agents du SCRS ou de la GRC?

M. Wilmink: Je crois que les agents de police municipaux actuels font l'affaire. Ils connaissent le secteur et ils connaissent les agents qui se présentent en renfort lorsqu'ils demandent de l'aide.

Je crois vraiment que le SCRS devrait participer à la formation de ces agents parce que les policiers sont formés pour enquêter après la commission d'un crime. Voilà que nous leur demandons de jouer un rôle de prévention, un rôle quelque peu différent pour lequel ils n'ont pas reçu de formation. Il faudrait offrir à ces agents un programme de formation en matière de lutte au terrorisme auquel participeraient le SCRS et la GRC. Le programme, une fois créé, pourrait être offert aux agents de police municipaux de toutes les régions du pays. Ils seraient capables de le faire.

Le sénateur Day: À un certain moment donné, un groupe d'agents de la GRC était spécialement affecté à la surveillance policière dans les aéroports. Était-il efficace?

Mr. Wilmink: It was the same as now, because they just walked around the airport. They were there for exactly the same reason, for the five-minute response to the passenger screening alarms, but they did not spend their time standing there. They walked around and handled airport problems, like they do now.

Senator Day: Okay.

Mr. Wilmink: One thing that was better, though, that does not happen now, they also patrolled the grounds. They were responsible for patrolling and traffic incidents on the tarmac areas, inside the airport perimeter. Right now, that is the private security's responsibility. These police officers do not walk through the cargo area. They do not walk through the passenger or the baggage areas, the plane loading areas. Having their presence going through, with their criminal-detection eyes, would be very good, very helpful, so that should be added.

Senator Day: One of your other recommendations was on the issue of coordination of security. You talked about the Canadian Air Transport Security Authority, and the airport authority and the airlines getting together to coordinate their security efforts. Would you envisage the RCMP being part of that group as well, or the local community police force?

Mr. Wilmink: I think they should be advisory members, but it would be more important for CATSA and Transport Canada to have that say. The local police officers are a good preventive measure, but CATSA and Transport Canada would be the ones that, if they had an international threat or they knew of some reported problem that was going to happen, would have the news and would pass the message down — okay, let's toughen things up, let's tighten things up.

Senator Day: Are you satisfied that CATSA could lead that group?

Mr. Wilmink: No.

Senator Day: No?

Mr. Wilmink: No. I cannot really answer that because they are new, they are too fresh. They just hired their CEO last week.

Their CEO has no airline transportation security experience. They have hired security managers for each of the airports; class 1, tier 1 airports. These managers they hired were not security professionals. They were people who were Canadian airlines managers. They knew airports, they knew operations, but they do not know security. Now they are in charge of managing security at an airport. It is a huge learning curve in my opinion — that is a big fault. These people should have proper security training.

M. Wilmink: La situation était la même qu'aujourd'hui puisqu'ils ne faisaient que des rondes dans l'aéroport. Ils étaient sur place pour la même raison, c'est-à-dire pour pouvoir intervenir dans les cinq minutes qui suivent le déclenchement d'une alarme aux points d'inspection des passagers. Les agents n'étaient pas postés aux points d'inspection; ils circulaient et s'occupaient des problèmes à l'aéroport, comme ils le font actuellement.

Le sénateur Day: D'accord.

M. Wilmink: Toutefois, ils patrouillaient aussi les terrains de l'aéroport, ce qui était un avantage par rapport à ce qui se fait aujourd'hui. Ils étaient chargés de la patrouille et des accidents de circulation sur les aires de trafic, à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. Maintenant, cette responsabilité est confiée à des agents de sécurité privés. Les agents de police ne patrouillent ni les zones de fret, ni les zones des passagers et des bagages, ni les zones de chargement des aéronefs. Leur présence et leur capacité à détecter des crimes seraient très utiles. Il faudrait donc ajouter ces tâches aux mesures actuelles.

Le sénateur Day: Une autre de vos recommandations portait sur la coordination de la sécurité. Vous avez expliqué que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les autorités aéroportuaires et les transporteurs aériens devraient coordonner leurs efforts en matière de sécurité. Envisagez-vous que des agents de la GRC fassent aussi faire partie de ce groupe, ou alors des agents de police municipaux?

M. Wilmink: Ces agents pourraient y jouer un rôle de consultation, mais il importera davantage que la décision soit prise par l'ACSTA et par Transports Canada. L'utilisation des services d'agents de police municipaux constitue une mesure de prévention efficace, mais l'ACSTA et Transports Canada seraient les premiers informés d'une menace internationale ou de tout problème potentiel, et ce seraient eux qui demanderaient aux autres organismes de resserrer la surveillance.

Le sénateur Day: Croyez-vous que l'ACSTA serait capable de diriger ce groupe?

M. Wilmink: Non.

Le sénateur Day: Non?

M. Wilmink: Non. Je ne peux pas vraiment répondre à cette question parce qu'il s'agit d'un nouvel organisme; il vient à peine d'être créé. Le directeur général a été embauché la semaine dernière.

Le directeur général n'a aucune expérience en matière de sécurité dans les aéroports. L'ACSTA a embauché des directeurs de la sécurité pour chacun des aéroports de catégorie 1 et de niveau 1, mais ce ne sont pas des professionnels de la sécurité. Ils étaient auparavant directeurs chez des transporteurs aériens canadiens. Ils s'y connaissent en aéroports et en exploitation de lignes aériennes, mais ils ignorent tout de la sécurité. Les voilà maintenant responsables de la gestion de la sécurité dans des aéroports. Ils ont beaucoup à apprendre, ce qui n'est pas très rassurant. Il faudrait que les titulaires de ces postes possèdent une solide formation en matière de sécurité.

Senator Day: Of CATSA, the airlines, the airport authority, which one would you put as the lead group or agency in that triumvirate that you have created?

Mr. Wilmink: Ultimately, I believe that the airlines have the maximum responsibility. Should an incident happen on one airline, it is their reputation, their business revenue that is going to drop. United Airlines right now is almost declaring bankruptcy. Who wants to fly United Airlines now after that incident occurred? It is just too much of a risk. If you could fly another airline, you would.

It is the same thing here; these Canadian airlines have to protect their reputation. They should have the most vested interest.

My experience from managing private security was that when we went to bid on a contract, on a government contract, it would go to the low-ball bidder. The reason being, if any problem happened, the government had access to tax resources or whatever, and they could fix a problem.

We provided security for General Motors Place, which is the hockey arena in Vancouver. They paid significantly higher rates because they knew if something happened to their building, they were out of business, their revenue streams were gone. They paid for high-quality security, and had very good security. They knew there was a risk there.

That is why I get back to my view that the private airlines are ultimately, at the end of the day, going to pay the most responsibility-wise.

Senator Day: Would you include the cargo handlers and cargo shippers in that group for security issues?

Mr. Wilmink: They are part of the airlines.

Yes, I would include the airlines, but also right now nothing is covered. The Fed-Ex, the UPSs, the Purolator, they all have operations at the airport and they are not paying anything right now for security. I think they should. If you increase security, definitely the parcels that go on Fed-Ex, UPS, are a threat, so I would include them, yes.

You also probably want to include some of the small plane operators. Right now, anyone who comes in on a small charter plane or even a small plane they own themselves, flies right into the airport environment. They are now in the pre-screened area, and they could have had no screening done. They could have left from a small airport anywhere. They can walk over, get in the terminal, taxi their plane over. They are in the system. Let's put some security awareness or focus on them as well.

Senator Day: How do we bring this about, the total focus on security? Do we need legislation, in your view, or can this be cooperatively done by these various groups that are doing something or nothing in their own sphere?

Le sénateur Day: Si vous aviez à choisir entre l'ACSTA, les transporteurs aériens et les autorités aéroportuaires, lesquels mettriez-vous à la tête du triumvirat que vous avez créé?

M. Wilmink: En bout de ligne, je crois que la responsabilité première revient aux transporteurs aériens. Si un incident se produisait, c'est la réputation et le chiffre d'affaires du transporteur qui en souffriraient. United Airlines est sur le point de déclarer faillite. Qui veut voyager avec United Airlines après ce qui s'est passé? Le risque est tout simplement trop grand. Si on peut utiliser un autre transporteur, on le fait.

La situation est la même au Canada. Les transporteurs aériens canadiens doivent protéger leur réputation. Ce sont eux que la question devrait intéresser le plus.

Lorsque je gérerais des services de sécurité dans le secteur privé, j'ai constaté que le gouvernement accordait les contrats aux entreprises qui présentaient les soumissions les plus basses. Il pouvait se le permettre parce que, si un problème survenait, il pouvait puiser dans l'argent des contribuables, par exemple, pour le régler.

Nous assurions la sécurité à General Motors Place, qui est le complexe sportif où se tiennent les matchs de hockey à Vancouver. Les dirigeants de ce complexe acceptaient de verser des tarifs beaucoup plus élevés parce qu'ils savaient que, si un incident s'y produisait, ce serait la ruine. Ils payaient pour obtenir des services de sécurité de grande qualité, et c'est ce qu'ils obtenaient. Ils savaient qu'il y avait un risque.

C'est pourquoi, selon moi, les transporteurs aériens sont ceux qui assumeront, en bout de ligne, la plus grande partie de responsabilité.

Le sénateur Day: Incluriez-vous les entreprises de manutention et d'expédition des marchandises dans le groupe chargé de la sécurité?

M. Wilmink: Ils font partie des transporteurs aériens.

Oui, j'inclurais les transporteurs aériens, mais, actuellement, rien de tout cela n'est couvert. Les entreprises Fed-Ex, UPS et Purolator utilisent toutes les aéroports, mais elles n'assument aucun des coûts de la sécurité. Il faudrait qu'elles le fassent. Si on intensifie la sécurité, les colis transportés par Fed-Ex et UPS, par exemple, constituent une menace. Donc, j'inclurais ces entreprises.

De plus, il faudrait probablement inclure certains exploitants de petits aéronefs. En ce moment, tous ceux qui nolissent de petits appareils et qui peuvent même être propriétaires utilisent les aéroports. Ils peuvent se retrouver dans la zone des appareils pré-vérifiés sans avoir franchi de point de contrôle. Ils peuvent venir de n'importe quel petit aéroport. Ils n'ont qu'à marcher pour entrer dans l'aérogare ou encore se rendre jusqu'au terminal à bord de leur appareil. Ils font partie du système. Il faudrait aussi intensifier les mesures de sécurité en ce qui les concerne.

Le sénateur Day: Comment pouvons-nous parvenir à les convaincre de porter toute l'attention voulue à la sécurité? Faudrait-il adopter des mesures législatives ou serait-ce possible grâce à un travail de coopération entre les différents groupes qui ont déjà pris des mesures ou qui ne l'ont pas fait dans leur propre domaine?

Mr. Wilmink: Either through regulation of Transport Canada or legislation, those two. I think working on their own, they will attempt it; but at the end of the day, the big hammer will not be on them to get it done.

The other bonus when there is legislation is now they have a hammer to use on their boss and say, "Look, we are just following legislation. We have to get this done. It has to be done." I would prefer the legislation or regulation.

Senator Day: The coordinated effort is not happening now? Is that right?

Mr. Wilmink: No, it is not.

Senator Day: It seems to me that if I wanted to wreak havoc at an airport, with the frequency of landings and takeoffs, air traffic control would be quite a vulnerable spot. Is there proper security from the air traffic controllers' point of view now, or are there some things we should be doing?

Mr. Wilmink: I guess there would be three things: There would be the security of the employees themselves, and I am not sure what background checks are done on them, how often criminal background checks are done.

The second would be the security of the building itself, if people could come in and cause havoc.

The third one is the computer systems. I know there is an example in Boston where some hackers hacked into the landing system of a small airport and brought it down. That airport was closed for the rest of the day.

I sure hope that the air traffic controllers are protecting their computer systems very diligently to prevent these hacking problems. It is a vital area.

I think the biggest one is the people. Are they doing proper security background checks on their people and are they following that up on an annual basis? Do they have checks and balances or dual controls, so that one person is not in control of everything? There are two people. You want collusion, and that is harder to get. You want to put those checks and balances in. That was not part of our area in the airlines, so I cannot speak very well on that.

Senator Day: Well, you gave us questions anyway, even if you do not have the answers.

Mr. Wilmink: I know the questions, but I cannot answer.

Senator Day: There is a lot of construction going on at airports. To your knowledge, are the airports thinking in terms of security to the extent that they should with respect to these designs?

M. Wilmink: Il n'y a que deux choix: soit que Transports Canada prend des règlements ou que l'on adopte des lois. Si les groupes visés assument seuls cette responsabilité, ils tenteront de le faire, mais ils ne s'y sentiront pas obligés.

Lorsque des mesures législatives sont en place, il est aussi plus facile aux responsables de la sécurité de justifier leurs recommandations auprès de leurs patrons. Ils peuvent alors leur expliquer qu'ils ne font que se conformer aux exigences de la loi et que telle ou telle mesure doit être prise. Je préférerais donc que des mesures législatives ou des règlements soient adoptés.

Le sénateur Day: Vous dites qu'actuellement, il n'y a pas de coordination entre tous ces groupes, n'est-ce pas?

M. Wilmink: Non, il n'y en a pas.

Le sénateur Day: Il me semble que si je voulais semer la panique dans un aéroport, le contrôle de la circulation aérienne serait une cible plutôt vulnérable étant donné la fréquence des atterrissages et des décollages. La sécurité du contrôle aérien est-elle adéquate?

M. Wilmink: Je crois qu'il faudrait tenir compte de trois aspects. D'abord, la sécurité doit être assurée en ce qui concerne les employés, mais je ne sais pas quel genre de vérification est faite à leur sujet ni à quelle fréquence on vérifie s'ils ont des antécédents criminels.

Deuxièmement, il faut assurer la sécurité de la tour de contrôle comme telle, empêcher que des personnes puissent y entrer et en compromettre le bon fonctionnement.

Troisièmement, il faut voir à la sécurité des systèmes informatiques. Je sais qu'à Boston, des pirates ont trafiqué le système de contrôle des atterrissages d'un petit aéroport et l'ont fait planter. L'aéroport a dû fermer pour le reste de la journée.

J'ose croire que les contrôleurs aériens protègent leurs systèmes informatiques avec beaucoup de diligence pour prévenir de tels actes de piratage. C'est un élément crucial.

L'aspect le plus important demeure les risques de sécurité causés par les employés. Est-ce que les employés font l'objet de vérifications de sécurité adéquates et y a-t-il un suivi annuel? Est-ce qu'on a recours aux doubles contrôles de sorte que tout ne relève pas d'une seule personne? Comme il y a deux responsables, il faudrait qu'elles soient complices, ce qui est plus difficile. Ces mesures doivent être mises en place. Cela ne relevait pas de nos compétences chez les transporteurs aériens, et je ne peux donc pas vous en dire beaucoup à ce sujet.

Le sénateur Day: Bien, nous savons maintenant quelles sont les questions que nous devons nous poser, même si vous ne pouvez pas y répondre.

M. Wilmink: En effet, je sais quelles questions il faut se poser, mais je suis incapable d'y répondre.

Le sénateur Day: De nombreux travaux de construction sont en cours dans les aéroports. Selon vous, les aéroports tiennent-ils suffisamment compte de la sécurité dans les plans?

Mr. Wilmink: No. I would say the design, first of all, is for passenger comfort, passenger ease.

A classic example at Vancouver Airport is trans-border, U.S. border traffic. All the check-in counters are here. You go through the check-in counters. Your bags get tagged. You then pick up your bag and you go through a duty free area. You have to go through duty free, and then you get to the U.S. customs. In that duty free area, people put their bags down. They buy things. Sometimes they go out to the bank machine to get more money. That has caused a security threat there. Yes, they get more revenues from selling in that duty free area, making money off that rent, but it has caused a security threat right now and the airlines are getting dinged for it. Every time, once that bag tag is put on, the bag is in the control of the airline. If a passenger puts it down and goes to get something else, the transport inspectors are giving a fine to the airline, and fining the airlines because the airport authority has put in something to make extra revenue is not right, in my eyes.

I was in Pearson airport doing a security audit, security review, and there was a classic example. They were doing construction on the old T2, T1, and they had a bunch of changes done to the boarding gate, and at the end, they had a security guard with a shuttle bus going to the other terminal. Well, the day I went down, we were walking down the ramp and there was a construction door wide open, and you could see right across to the other side, and there were passengers walking across the ramp carrying their bags. I walked further down, and there was the security guard sitting there reading a book, just waiting for the shuttle bus to show up. There is not the proper focus and attention. Hey, there are some vulnerabilities ringing here, let us pay it proper attention.

Senator Day: We do not often have the opportunity to talk with a consultant like yourself who knows the industry, but is not fixed on one particular aspect of it or does not have a predisposition in some way. Are your recommendations reflective of what you have seen throughout Canada and internationally, in the United States and Europe? Are your recommendations the best practices that you have seen internationally or is this a peculiarly Canadian list of recommendations?

Mr. Wilmink: They are not Canada specific; they are North America-wide. The U.S. security plan is very similar to ours, so our recommendations will do well there.

I think the biggest difference is with El Al, the Israeli airline. They screen all the cargo.

They put the cargo through a pressurized test to make sure it does not have a pressure-sensitive bomb in it. They make sure all the cargo is done. They have a good record. Internationally, in Japan, Korea, Hong Kong, those places, it is very similar to here.

M. Wilmink: Non. On se préoccupe avant tout du confort des passagers, de leur bien-être.

Prenons l'exemple classique des vols transfrontaliers avec les États-Unis à l'aéroport de Vancouver. Tous les comptoirs d'enregistrement se trouvent ici. Les passagers s'y présentent, et leurs bagages sont étiquetés. Puis ils reprennent leurs bagages et traversent la zone des boutiques hors taxes. Ils doivent traverser cette zone pour se rendre aux douanes américaines. Lorsqu'ils sont dans la zone des boutiques hors taxes, les passagers déposent leurs bagages; ils font des achats et doivent parfois se rendre au guichet automatique pour retirer d'autre argent. La sécurité s'en trouve compromise. Les aéroports font plus d'argent parce que les boutiques hors taxes leur versent un loyer, mais celles-ci constituent une menace pour la sécurité, et les transporteurs aériens en paient la note. Dès que l'étiquette est apposée, le sac de voyage est la responsabilité du transporteur aérien. Si un passager dépose son sac au sol pour faire un achat, l'inspecteur des transports met le transporteur à l'amende. Le fait de mettre à l'amende un transporteur aérien parce que les autorités aéroportuaires ont installé des boutiques en vue d'augmenter leurs revenus n'est pas correct.

J'étais à l'aéroport Pearson pour y vérifier la sécurité, et j'ai pu constater un problème typique. Des travaux de construction étaient en cours dans les vieilles aérogares T1 et T2, et de nombreux changements avaient été apportés à la porte d'embarquement. Au bout du couloir, un garde de sécurité était posté à côté d'une porte donnant accès à une navette assurant la liaison avec l'autre aérogare. Ce jour-là, nous marchions dans le couloir et nous avons aperçu une porte utilisée par les travailleurs de la construction qui avait été laissée grande ouverte. De l'autre côté, on pouvait voir passer des passagers, leurs bagages à la main. Je me suis rendu un peu plus loin et j'ai vu le garde de sécurité assis en train de lire. Il attendait que la navette arrive. On n'accorde pas assez d'attention à la sécurité. Ce sont des vulnérabilités évidentes auxquelles nous devons porter l'attention voulue.

Le sénateur Day: Nous n'avons pas souvent l'occasion de discuter avec un consultant comme vous qui connaissez l'industrie, mais qui n'est pas rattaché à une composante particulière ou qui n'a pas de prédisposition. Vos recommandations sont-elles fondées sur ce que vous avez constaté au Canada et à l'étranger, aux États-Unis et en Europe? Est-ce qu'elles correspondent aux meilleures pratiques que vous avez vues à l'étranger ou est-ce que ce sont des recommandations propres au Canada?

M. Wilmink: Elles ne sont pas propres au Canada; elles s'appliquent à tout le continent nord-américain. Les mesures de sécurité prises aux États-Unis sont très semblables aux nôtres. Nos recommandations y seront donc bien reçues.

Je crois que le plan le plus différent est celui du transporteur israélien El Al qui vérifie tout le fret.

Il soumet tout le fret à un test de pressurisation pour vérifier qu'il ne contient pas de bombe sensible à la pression. Il veille à ce que chaque morceau y soit soumis. Il obtient de bons résultats. Au niveau international, au Japon, en Corée et à Hong Kong

There is a focus on the passenger; there is not much focus on the employees, and there is very little focus on the cargo. I think that is worldwide.

My recommendations are security-specific from what I have learned in security for 15 years. They should be applied. Some of the security managers in the air industry would like to apply them but they get cut off by senior departments and they just do not give them a place.

Senator Day: Other than El Al that you have just told us about, there are no practices that you would recommend that are being done elsewhere that we are not implementing here?

Mr. Wilmink: Germany has a professional, in-house government-type passenger screening force. There is professionalism; they take 10 to 15 seconds per bag to check it thoroughly. Here it is a priority rush to get the passengers through; there are two to three seconds per bag. That is one thing that can be done.

The positive bag match is a good thing. It is done worldwide right now. You do not get on a plane unless your bag comes on with you. That is only done internationally. If you fly domestically in Canada, the positive bag match is not done.

Another area: when I fly into T3 at Toronto Pearson and I go to pick up my baggage, I am still in a secured area; no one can get at it. When I flew into Ottawa here, and when I fly into Vancouver, that baggage area is wide open; anyone can go and pick up that bag. It is not only a theft issue; it is also a security issue. If I am flying from Ottawa to Halifax and I go through Toronto, I get off the plane in Toronto but my bag goes all the way through to Halifax. I have my partner in Halifax say, "Oh, Chuck Wilmink had a problem; he got sick in the airport and could not make his flight; can you please send it back to him?" "Oh, sure, no problem, here." They take that and they throw it right in the bottom of the plane, no check on it. My partner can put anything he wants in that bag.

Things like that have to be done. LA Airport is secure and you show your bag tag to security on the way out. That is at the Bradley terminal. It is not done at some of the other terminals.

There are small measures like that. There are not a lot of other examples I can give you.

Senator Smith: Mr. Wilmink, you started off by focusing on what you think are the inadequacies of these vapour detection machines. Are these in operation yet anywhere in Canada? They have been ordered but have they been deployed?

Mr. Wilmink: They have been deployed at Vancouver International Airport. That is the only one I can speak for, but there is a problem. They have two machines: One of the machines is certified in Canada but not in the U.S., and the other machine is certified in the U.S. and not in Canada. Bags have to go through both these machines, so there is a direct conflict right there.

entre autres, le processus est semblable au nôtre. On se préoccupe davantage des passagers; on ne se préoccupe pas beaucoup des employés et très peu du fret. Je crois que c'est ce qui passe à l'échelle mondiale.

Mes recommandations sont axées sur la sécurité et elles sont fondées sur une expérience de 15 ans dans le domaine de la sécurité. Elles devraient être mises en oeuvre. Certains directeurs de la sécurité de l'industrie du transport aérien aimeraient le faire, mais ils se font museler par des supérieurs.

Le sénateur Day: Mises à part les mesures prises par El Al que vous venez de mentionner, y a-t-il d'autres pratiques utilisées ailleurs qui ne le sont pas ici et que vous recommanderiez?

M. Wilmink: En Allemagne, le filtrage des passagers est confié à des fonctionnaires. Ils le font avec professionnalisme; ils mettent entre 10 et 15 secondes pour vérifier chaque sac. Ici, la priorité consiste à faire passer les passagers le plus rapidement possible; on ne prend que de deux à trois secondes par sac. Nous pourrions suivre cet exemple.

Je crois que le système d'appariement des bagages est une bonne idée. Il est maintenant utilisé partout dans le monde. Le principe est simple: il est interdit au passager de monter à bord de l'appareil s'il n'a pas ses bagages avec lui. Cette mesure s'applique uniquement aux vols internationaux, non pas aux vols intérieurs.

Autre point, lorsqu'un passager arrive à l'aérogare T3 de l'aéroport Pearson de Toronto et qu'il va récupérer ses bagages, il est encore dans une zone d'accès restreint. À l'aéroport d'Ottawa et à l'aéroport de Vancouver, le retrait des bagages se fait dans une zone à laquelle tous ont accès; n'importe qui peut prendre votre valise. Ce n'est pas seulement une question de prévention des vols, mais aussi une question de sécurité. Par exemple, si je me rends d'Ottawa à Halifax en passant par Toronto, je descends de l'avion à Toronto, mais mes bagages sont transportés directement à Halifax. Là-bas, mon associé dit aux préposés que je suis tombé malade à l'aéroport de Toronto et que je ne n'ai pas pu prendre l'avion. Il leur demande de me retourner mes bagages. Ils le font sans problème; ils remettent mes bagages à bord de l'avion sans les vérifier. Mon associé aurait pu y mettre n'importe quoi.

Il faut régler ce genre de problème. L'aéroport de Los Angeles est sécurisé. À la sortie, il faut montrer l'étiquette identifiant vos bagages aux gardes de sécurité. C'est du moins le cas à l'aérogare Bradley, même si certaines autres aérogares ne le font pas.

Il existe des mesures de sécurité plutôt simples que nous pouvons adopter, mais je ne pourrais pas vous en donner de nombreux exemples.

Le sénateur Day: Monsieur Wilmink, vous nous avez d'abord expliqué les faiblesses des détecteurs de vapeurs. Y en a-t-il déjà en utilisation au Canada? On en a commandés, mais a-t-on commencé à les utiliser?

M. Wilmink: L'aéroport international de Vancouver en a. C'est le seul dont je peux vous parler, mais je sais qu'il existe des problèmes. On utilise deux appareils: un appareil a été homologué au Canada, mais pas aux États-Unis; dans le cas de l'autre, c'est l'inverse. Les bagages doivent donc passer dans les deux appareils, ce qui crée un conflit direct.

They are in place. People may be using them on a trial basis, but not a regular basis. They are stationed in Vancouver only at transborder areas. They have three domestic transborder international areas. They are only in transborder U.S. International baggage and domestic baggage, there are no checks on that yet.

Senator Smith: Who would have ordered these two different machines?

Mr. Wilmink: CATSA, the Canadian Air Transport Security Authority.

Senator Smith: Was that done intentionally? Was there a slip-up or any rationale behind ordering two different machines?

Mr. Wilmink: Those are great questions and I wish I could answer. I have no idea. They should have been addressed beforehand.

One thing I will say: Europe has had these explosive vapour detection machines on a trial basis. In the United States, after the Oklahoma bombing, the Vice-President Gore commission said, "We have to get explosive vapour." They bought one machine per airport for Chicago, New York, Miami, the large ones, and they use them on a profiling basis, just trying to get one or two random people per flight.

The government bought those and picked up the expense. In Canada they were trying to force the airlines to pick up the expense. The airlines were fighting it. After 9/11, CATSA stepped in and picked up the price tag for it.

Senator Smith: Are the Americans ordering these same machines?

Mr. Wilmink: Yes. They have them in place already and they are working.

Senator Smith: Is that where they have this one-in-five faults detection ratio, roughly?

Mr. Wilmink: Yes.

Senator Smith: What about an example? I do not think I have ever gone through one. If I went through one, I was not aware of it. Take an example we all seem to have heard a fair bit about: this person who was going from Britain to the United States. I think I remember which airline he was on, but as I am not 100 per cent sure, I will not say. In terms of profile testing, seeing pictures of him in the paper and seeing clips of him on TV going into the courtroom would have rung every bell in my system and would have made me look closely at him. This is the person who had the bomb in the heel of his shoe.

Mr. Wilmink: Richard Reid.

Senator Smith: Would that vapour detection machine probably have got him?

Les détecteurs sont en place. Les employés en font peut-être l'essai, mais ils ne les utilisent pas couramment. À Vancouver, il n'y en a que dans les zones de vols transfrontaliers. Il y a trois zones de vols: intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Ils sont utilisés pour les bagages des vols à destination des États-Unis. On ne vérifie pas ceux des vols intérieurs et internationaux.

Le sénateur Smith: Qui a commandé ces deux appareils différents?

M. Wilmink: L'ACSTA, c'est-à-dire l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Le sénateur Smith: Est-ce que c'était voulu? S'agit-il d'une erreur ou y a-t-il une raison pour laquelle on a commandé deux appareils différents?

M. Wilmink: Vous posez-là d'excellentes questions auxquelles j'aimerais bien pouvoir répondre. Je n'en ai aucune idée. Il aurait fallu me les soumettre avant que je vienne témoigner. J'aurais pu me renseigner.

Toutefois, je peux vous dire que l'Europe a fait l'essai de ces détecteurs de vapeurs. Aux États-Unis, peu de temps après l'explosion d'une bombe à Oklahoma City, la commission présidée par le vice-président Gore a déclaré que les États-Unis devaient se procurer des détecteurs de vapeurs. Ils en ont acheté un pour chaque grand aéroport, soit Chicago, New York et Miami. Ils s'en servent uniquement pour établir des profils, en choisissant au hasard un ou deux passagers par vol.

L'achat des appareils a été payé par le gouvernement. Au Canada, on a tenté de refiler la facture aux transporteurs aériens, mais ils s'y sont opposés. Après les événements du 11 septembre, l'ACSTA est entrée en jeu et en a défrayé le coût.

Le sénateur Smith: Est-ce que les Américains ont commandé ces mêmes appareils?

M. Wilmink: Oui et ils sont déjà en service.

Le sénateur Smith: Est-ce là qu'ils enregistrent un taux de détection d'anomalies de un sur cinq, en gros?

M. Wilmink: Oui.

Le sénateur Smith: Avez-vous un exemple? Je ne me souviens pas d'être passé dans l'un de ces appareils. Si je l'ai fait, je ne m'en suis pas rendu compte. Prenez un exemple dont nous avons tous entendu parler: ce type qui est parti d'Angleterre pour aller aux États-Unis. Je tairai le nom de la compagnie aérienne étant donné comme je n'en suis pas sûr à cent pour cent. En termes d'établissement du profil, après avoir vu des images de cet homme dans les journaux et à la télévision, tout mon être aurait été en état d'alerte à sa vue, et j'aurais été porté à vouloir l'examiner de plus près. C'est le type qui avait caché une bombe dans le talon de sa chaussure.

M. Wilmink: Richard Reid.

Le sénateur Smith: Est-ce que cet appareil de détection des vapeurs d'explosifs aurait permis de le repérer?

Mr. Wilmink: No. The vapour detection is for baggage and luggage only; it is not for people to walk through.

Senator Smith: People do not walk through it?

Mr. Wilmink: People do not walk through it. It is strictly right now in Canada a downstairs operation. In the United States, it is right at the check-in. Once you have been notified, you pick up your bag yourself, walk over there, put it on the conveyer belt, and it goes through. If they were suspicious and put his shoes through it, that would be one way.

Senator Smith: How would we have got him in Canada with our current equipment?

Mr. Wilmink: We would not.

Senator Smith: Is there any plan to have something that would address that?

Mr. Wilmink: The only thing would be an alert passenger screening agent who looked at this person and said, "Wait a sec here," and put him through. My understanding is that he was picked out of the lineup in Europe and went through a search. They did an extensive search on him and could not find anything and still put him on the plane.

Senator Smith: What about the dogs? Would they have helped?

Mr. Wilmink: If you had the dogs working the lineup, instead of actually being on the conveyer belt checking the bags as they go through. You could also put them in the lineup. Again, some people do not check bags in so you would have to do it at the passenger screening point. Having a dog going up and down the line would catch that, hopefully.

Senator Smith: Going back to this vapour detection machine, you characterize the prospect of it being deployed as not the silver bullet. My interpretation of the phrase "silver bullet" was the definitive response to the various problems we had. Does the silver bullet exist or is there any one of these recommendations that you have made that would symbolize the silver bullet?

Mr. Wilmink: Unfortunately, it does not exist. There is no silver bullet. There is also a danger, too, when you have technology; technology is only as good as the people using it. The screeners who run this EVD equipment have to be well trained. If they are sloppy, if they are not paying attention, then the equipment is no good. The equipment is only one part of it. The EVD will not get a passenger whose intent is not to blow up the plane through explosives, but to take control of it and do

M. Wilmink: Non. L'appareil de détection des vapeurs est utilisé pour les bagages et les bagages seulement. Ce n'est pas un appareil dans lequel les passagers passent.

Le sénateur Smith: Les personnes ne passent pas dans cet appareil?

M. Wilmink: Les gens ne passent pas dans cet appareil. Au Canada, à l'heure actuelle, c'est une activité qui se déroule à l'abri des regards, tandis qu'aux États-Unis, l'appareil est installé à même l'aire d'enregistrement. Une fois qu'on vous prévient, vous allez vous-même déposer votre bagage sur un transporteur à courroie et le bagage passe dans l'appareil. Si les agents avaient eu des soupçons, ils auraient pu demander à cet homme de placer ses chaussures sur le transporteur, et cela aurait été une façon de le démasquer.

Le sénateur Smith: L'aurions-nous démasqué, au Canada, avec le matériel dont nous disposons actuellement?

M. Wilmink: Non.

Le sénateur Smith: Prévoit-on faire quelque chose dans ce sens pour l'avenir?

M. Wilmink: La seule chose aurait été qu'un agent alerte, à la vue de cette personne, décide de lui faire subir une inspection plus serrée. Je crois savoir que cet homme a été repéré dans une file en Europe et qu'il a été fouillé. On n'a quand même rien trouvé sur lui et on l'a laissé embarquer dans l'avion.

Le sénateur Smith: Et qu'en est-il des chiens? Auraient-ils servi à quelque chose?

M. Wilmink: À la condition d'employer les chiens à l'inspection de la file de gens, plutôt qu'à l'inspection des bagages qui circulent sur le transporteur à courroie. On pourrait aussi avoir des chiens qui patrouillent la file des passagers. Encore une fois, certaines personnes n'enregistrent pas leurs bagages, alors vous devriez le faire au point d'inspection des passagers. Promener un chien le long de la file de gens permettrait de détecter ce genre de bombe, nous l'espérons.

Le sénateur Smith: Pour en revenir aux appareils de détection des vapeurs d'explosifs, vous avez dit au sujet de leur déploiement que ce n'était pas encore la solution miracle. L'interprétation que j'en fais, c'est que ce n'est pas le remède à tous nos maux. Existe-t-il une solution miracle ou y a-t-il, parmi vos recommandations, quelque chose qui s'en rapprocherait?

M. Wilmink: Malheureusement, il n'y en a pas. Il n'y a pas de solution miracle. Il y a un autre danger avec la technologie: la valeur de la technologie est directement proportionnelle à la valeur des gens qui l'utilisent. Les personnes qui font fonctionner ces appareils de détection doivent recevoir une bonne formation. Si elles sont négligentes, si elles ne prêtent pas attention à leur travail, l'équipement ne sert à rien. L'équipement n'est qu'un élément de l'équation. L'appareil de détection des vapeurs

something to the pilot. That is a totally different problem. That is where you try profiling, passenger screening and those types of things. You have to do all of them together.

Senator Smith: In your opening remarks, before you got into your seven proposals, you said that proper risk analysis should have been done. Why would you assume that the various stakeholders did not do that or do not continue to do it on a regular basis? I am assuming they would be the airlines, Transport Canada, airport management at, in particular, the major airports, and maybe the RCMP as well. Is it not possible that they are doing it to some extent? There are cost implications in some of the more desirable things, but if they could push a button and have them, they would. Do you think it is fair to say that there has been no proper risk analysis done? That would trouble me. I wonder if you assume it or you know it?

Mr. Wilmink: It is an assumption and comes from the lack of positive changes. They may have very well done a risk analysis. How they did it, who did it, and with what prior security knowledge or skills, I cannot speak to at all. As a citizen, I would hope they had done that.

Senator Smith: Do you not think they all have an optimum wish list, and if they could push a button and somebody else would pay for it, they would?

Mr. Wilmink: Yes, but some of the changes I talk about do not take \$50 million or \$100 million. They can be done immediately. I do not see any action in those areas. All I see is a focus on the publicity coming out of CATSA and Transport Canada is focused on the passenger screeners.

Senator Smith: Let us just take the one cost thing. I think they are all good suggestions, but somehow we must come to grips with how they will be paid for and who will pay for them.

You mentioned that it would not be expensive to take some of the personnel, like customs people, and move them into doing that. Surely, then, they would have to be replaced by a whole bunch of people in terms of, say, the police officers with dogs. Well, these police officers would have been doing something else.

I am not quarrelling with this, but here is my point. Take those two issues. I am from Toronto, and Pearson is the one I know best, but I believe you are Vancouver-based, so let us take the Vancouver airport. Do you have any idea of the number of new personnel that they would need at Vancouver to do both of those things — have officers with dogs and customs people and then,

d'explosifs ne permettra pas d'arrêter un passager dont l'intention n'est pas de faire sauter un avion avec des explosifs, mais d'en prendre le contrôle et de faire quelque chose au pilote. C'est un problème tout à fait différent. C'est pourquoi vous appliquez différentes solutions comme l'établissement des profils, l'inspection des passagers et d'autres mesures de ce genre. Elles doivent toutes être employées en même temps.

Le sénateur Smith: Dans vos observations préliminaires, avant d'en arriver à vos sept propositions, vous avez dit qu'une analyse de risque appropriée aurait dû avoir été réalisée. Pourquoi supposez-vous que les divers intervenants n'ont pas fait une telle analyse ou qu'ils ne continuent pas à en faire sur une base régulière? Je suppose qu'on parle des compagnies aériennes, de Transports Canada, de l'administration des aéroports et, en particulier, des grands aéroports, et, peut-être, de la GRC. N'est-il pas possible que ces gens fassent des analyses dans une certaine mesure? Il y a des conséquences financières pour certaines des choses que l'on voudrait avoir, et s'il suffisait de presser un bouton pour les obtenir, ils le feraient. Croyez-vous qu'il soit juste de dire qu'il n'y a pas eu d'analyse de risque appropriée? J'en serais troublé. Je me demande si c'est une chose que vous supposez ou si c'est une chose que vous savez de manière certaine.

M. Wilmink: C'est une supposition et elle provient de l'absence de changements positifs. Ces gens peuvent très bien avoir réalisé une analyse de risque. Comment ils l'ont faite, qui l'a faite et quelles étaient les connaissances ou compétences antérieures de ces gens en matière de sécurité, je n'en sais rien. En tant que citoyen, j'espère que ce travail a été fait.

Le sénateur Smith: Ne pensez-vous pas qu'ils ont tous une liste de desiderata, et que s'il suffisait pour les obtenir de presser un bouton et que la facture soit refilée à quelqu'un d'autre, qu'ils ne le feraient pas?

M. Wilmink: Oui, mais certains des changements dont je parle ne coûtent pas 50 ou 100 millions de dollars. Ils peuvent être mis en application immédiatement. Et je ne vois rien bouger dans ces domaines. Tout ce que je vois, dans la publicité venant de l'ACSTA et de Transports Canada, c'est que l'accent est mis sur les agents d'inspection des passagers.

Le sénateur Smith: Prenons uniquement la question des coûts. Je crois qu'il s'agit dans tous les cas d'excellentes suggestions, mais il faudra bien finir par décider comment on va les payer et qui le fera.

Vous avez dit qu'il ne coûterait pas grand-chose de prendre certains employés, comme les gens des douanes, pour leur affecter à ce travail. Sûrement, alors, que ces gens devront être remplacés par d'autres, disons par exemple, des maîtres-chiens. Or, ces policiers devaient sûrement faire autre chose.

Je ne veux pas soulever de polémique, mais voici le point que je veux faire valoir. Prenons ces deux questions. Je suis de Toronto et l'aéroport Pearson est celui que je connais le mieux, mais je crois que vous êtes plutôt familier avec l'aéroport de Vancouver, alors prenons cet aéroport comme exemple. Avez-vous une idée quelconque du nombre d'employés additionnels qu'il faudra à

presumably, other trained customs people doing what they had been doing? What is the new personnel figure? Do you have any estimate of that?

Mr. Wilmink: The estimate for customs agents to move upstairs, maybe 30 to 50 to 70 agents. We are not going to totally staff it, but we are going to use them as supervisors on the shift, so customs would have to replace 50, 60 customs officers. Yes, that would be a manpower requirement. There would be a manpower cost for that.

With respect to the dogs, they do not have to be police officer supervised. That could be done by private security. It is the dog that receives most of the training on the team, and the handler could be a private security officer, which brings the salary down from \$40 to \$15 and makes it more affordable.

The police are already in the airport being paid for now. There is no extra cost for that, and if the dog hits on explosives, the handler calls the RCMP and they deal with it there. There is no extra cost.

Senator Smith: Presumably, the police have other duties.

Mr. Wilmink: They are not what they are paid for, though. They are being paid by the airlines to be a response.

Senator Smith: You mean they are sitting there playing bridge?

Mr. Wilmink: Yes, and they are responding to other problems that the taxes from the regular airport should be covering for regular police costs.

Senator Atkins: I want to get back to the proper risk analysis. You are not sure whether there is any effort in this regard. If they were to do it, would you want it to be airport to airport, or a general analysis?

Mr. Wilmink: I think CATSA and Transport Canada should do one on a federal level. What are the threats against Canadian airports? What are the problems we perceive? That is at one level.

At the lower level, the airport authorities have to say, "Here is our airport. What are the threats against us? What is our physical makeup? Where do our problems come from?"

The airlines, each one really has to do their own. The airlines say, "Here is our business. Here is our plan. Here is how our operations work. What are the threats against us?" Some of them are similar. There has to be communication. Some of them are business-plan specific.

Vancouver pour faire ces deux choses: des maîtres-chiens, des gens des douanes et, on peut le supposer, d'autres personnes des douanes formées pour remplacer les premiers? Est-ce que vous savez combien il faudra d'employés additionnels? Avez-vous une estimation?

M. Wilmink: Pour ramener les agents des douanes en haut, il faudrait peut-être 30 à 50, à 70 agents. Ils ne formeront pas le personnel au complet, mais nous allons les utiliser comme superviseurs, de sorte que le service des douanes devra remplacer 50 ou 60 agents des douanes. Oui, il y aura des besoins en termes de main-d'oeuvre, et il y aura des coûts reliés à cette main-d'oeuvre.

Pour ce qui est des chiens, il n'est pas nécessaire qu'ils soient supervisés par des policiers. Ce service peut être assuré par des entreprises de sécurité privées. Dans l'équipe, c'est le chien qui reçoit le plus de formation et le maître pourrait très bien être un agent de sécurité du privé, ce qui fait passer le salaire de 40 \$ à 15 \$, ce qui est plus abordable.

Les policiers sont déjà présents dans l'aéroport et leurs services sont payés. Il n'y a pas de coûts additionnels pour cela et si le chien découvre des explosifs, son maître fait appel aux agents de la GRC qui prennent la relève. Il n'y a pas de coûts additionnels.

Le sénateur Smith: On peut présumer que les policiers ont d'autres tâches.

M. Wilmink: Mais ce ne sont les tâches pour lesquelles ils sont payés. Ils sont payés par les compagnies aériennes pour intervenir.

Le sénateur Smith: Vous dites qu'ils sont là à jouer au bridge?

M. Wilmink: Oui, et ils interviennent dans d'autres situations alors que l'aéroport, par ses taxes, paye déjà des services de police ordinaires pour cela.

Le sénateur Atkins: Je veux revenir sur l'analyse de risques. Vous n'êtes pas sûr que l'on fait des efforts particuliers à cet égard. Si on faisait une telle analyse, voudriez-vous qu'elle se fasse individuellement pour chaque aéroport ou que ce soit plutôt une analyse générale?

M. Wilmink: Je crois que l'ACSTA et Transports Canada devraient en faire une à l'échelle fédérale. Quelles sont les menaces contre les aéroports canadiens? Quels sont les problèmes perçus? Cela, c'est pour un niveau.

À l'autre niveau, les autorités des aéroports doivent réfléchir à la situation particulière de leur aéroport et se demander quelles sont les menaces, quel est, physiquement, la configuration de cet aéroport et quelle est l'origine des problèmes.

Les compagnies aériennes doivent chacune faire leur propre analyse. Elles doivent se dire: voici notre activité commerciale, voici notre plan, voici comment fonctionnent nos opérations; quelles sont les menaces qui nous guettent? Certains des éléments sont semblables et il doit y avoir de la communication. Certains sont propres au plan d'affaires.

Senator Atkins: Senator Smith made the point that Pearson is one kind of airport; Vancouver is another. With all the construction that is taking place, are there any national standards applied to the development of these airports as we proceed to the future?

Mr. Wilmink: There are requirements with respect to the specific site security. With respect to design, I am not sure about that. I do not know whether there are Transport Canada regulations on how you architecturally design an airport, or whether it is all given over to the airports themselves. I do know you have to have your security line, your pre-screen and your after-screen. Those have to be in there. How you get to those areas, I am not sure of the architecture on that one.

Senator Atkins: What would be your view about perimeter security? It seems to me that any of the security dangers are so close to the source. Is there any way in which airports can be designed or security set-up could be developed — you described the onion — that should be applied to some of the major airports like Pearson, Montreal or Vancouver?

In addressing that question, is there a new technology for identification that should be a standard across the country?

Mr. Wilmink: Yes, I would like to see biometrics used. Hand recognition or eye recognition is very good. Right now, you just have your access pass, your RAP pass. That is easily forged. I see some of the people here have a Senate ID card. It is just printed on a simple HP machine, and you can design the cover yourself. Make people have two things, their ID card plus their personal recognition, so every employee going through has to put their hand in a palm reader. "We know that is Chuck Wilmink. We know he is an employee here. We let him through." I think that would greatly help. That stops the forgeries, stops people from going to a thrift store and buying an old Air Canada uniform, putting it on and going through.

Senator Atkins: Is it expensive?

Mr. Wilmink: No. For hand recognition, there is the software behind it, and then hand readers, which are \$500 to \$1,000 each. It depends sometimes how many choke points you want in the airport, how many times you want the airline employees to go through. If you want employees to be really accessible in the airport, have 30 entrances, then it is going to cost you more. If you focus them on five or four main entrances, the costs go down. They are in place in private businesses in downtown buildings already.

Senator Atkins: What about the perimeter question?

Le sénateur Atkins: Le sénateur Smith a démontré que Pearson était un type d'aéroport et Vancouver en était un autre. Avec toute la construction qui se déroule en ce moment, y a-t-il des normes nationales s'appliquant à l'aménagement des aéroports, si on regarde vers l'avenir?

M. Wilmink: Il y a des exigences en ce qui concerne la sécurité du site. En ce qui a trait à la conception, je n'en suis pas sûr. Je ne sais pas s'il y a, à Transports Canada, des règles sur la façon de construire des aéroports, du point de vue architectural, ou si toute cette question est laissée à la discréption des aéroports eux-mêmes. Mais je sais que vous devez avoir une aire d'inspection, des aires pré- et post-inspection. Il faut que ces éléments soient là, mais y a-t-il des règles à suivre concernant la façon d'accéder à ces aires, je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Atkins: Quel est votre point de vue au sujet de la sécurité de périmètre? Il me semble que tous les dangers de sécurité sont si proches de la source. Y a-t-il une façon de concevoir les aéroports ou le système de sécurité — vous avez parlé de l'oignon — pour qu'on puisse l'appliquer dans certains des grands aéroports comme Pearson, Montréal et Vancouver?

En répondant à cette question, pouvez-vous dire s'il y a une nouvelle technologie d'identification qui devrait être standardisée dans tout le pays?

M. Wilmink: Oui, j'aimerais que l'on utilise les données biométriques. Les systèmes de reconnaissance des empreintes palmaires et de la rétine sont très bien. À l'heure actuelle, il n'y a que les laissez-passer, si faciles à forger. Je vois qu'ici les gens portent une carte d'identité du Sénat. Il suffit d'un simple appareil HP pour l'imprimer et vous pouvez concevoir la couverture vous-même. Faites en sorte que les employés portent deux éléments, une carte d'identité et un élément de reconnaissance personnelle et assurez-vous que chaque employé devra mettre la main dans un lecteur d'empreintes palmaire. Cet appareil permet de déterminer qu'il s'agit bien de Chuck Wilmink, qu'il est bel et bien un employé ici et, donc, qu'il faut le laisser passer. Je crois que cela aiderait beaucoup. Cela mettrait fin à la contrefaçon, cela empêcherait qu'il suffise d'aller acheter un vieil uniforme d'Air Canada dans un magasin de vêtements d'occasion pour pouvoir passer entre les mailles du filet.

Le sénateur Atkins: Est-ce coûteux?

M. Wilmink: Non. Quand on parle de reconnaissance des empreintes palmaires, il faut se procurer le logiciel, et les lecteurs se vendent entre 500 \$ et 1 000 \$ l'unité. Cela dépend parfois du nombre de points de passage obligés que vous voulez avoir dans l'aéroport, du nombre de fois que vous voulez que les employés des compagnies aériennes montrent patte blanche. Si vous voulez que les employés aient le plus grand accès possible, prévoyez 30 entrées, mais cela coûtera plus cher. Si vous vous limitez à quatre ou cinq entrées principales, les coûts diminuent. Ces mesures sont déjà appliquées dans les entreprises privées du centre-ville.

Le sénateur Atkins: Que pensez-vous de la question du périmètre?

Mr. Wilmink: The perimeter question is a tough one. You have miles of fence. You should have cameras on the fence with pattern recognition, so if they see a motion sensitive, it alerts the security guard at the monitoring station. You should also have wiring going through it with tension it, so that any cut, any break signals the alarm, "Hey, we have had someone go through it." Part of the problem you will have is a big crow or other bird will come and land on it and that may set it off, but that is okay. You err on the side of safety. You can do it that way with cameras.

The other thing they have done is they have no parking right in front of the check-in areas. You have drop-off areas. You do not let someone drive a car in. Unfortunately, you will always have threats like the Oklahoma bombing, where they took the big rental truck and parked it out front. Do you stop big vehicles from going through and have one area for buses and just passenger cars right in front of the public check-ins? That is probably a good idea. You do not let the big buses go through. You create a separate entrance for them.

Senator Atkins: One emerging issue is profiling as it relates to the Charter. Do you have any thoughts on how you deal with this issue?

Mr. Wilmink: It is a balance issue between public security and public privacy. It is a very tough balance. I think you have to ask the public what do they want. Are they willing to give up their personal identification for safety's sake? It is a big issue right now. Do you put police cameras on public streets? They are talking in Vancouver about Granville Street, and in Kelowna. They are all over Britain and Europe. Police cameras are everywhere and they have police monitoring them. It is accepted there for safety's sake. It is being introduced here and that is a tough question.

I think the other problem is that if you do accept it, you had better make darn sure that you secure your systems properly. If I am going to release my information for travelling purposes, I do not want it released to employers, outside people. I do not want people hacking into it.

Senator Atkins: We are told that, in terms of checking through passengers, there are random checks, but they are sort of on a mathematical basis — every fifth person. Do you agree with that? Do you think that makes sense?

Mr. Wilmink: It is every twentieth, because it is five per cent, so that is one out of every 20 that is supposed to have the bags hand checked. No, it has to be really random. Sometimes you do three in a row and let 55 through people afterwards, and sometimes you do every fourth, those types of things. It has to be more than every fifth person.

M. Wilmink: C'est une question difficile. Nous avons des kilomètres de clôture. Vous devez avoir sur la clôture des caméras dotées d'un système de reconnaissance des formes qui, lorsqu'elles détectent un mouvement, alertent le garde de sécurité dans le poste de surveillance. Vous devez également avoir des fils sous tension qui déclenchent un signal d'alarme lorsqu'ils sont coupés ou brisés. Une partie du problème, c'est qu'une grosse corneille ou un autre oiseau peut se poser sur la clôture et déclencher l'alarme, mais c'est bien, on pêche du côté de la sécurité et on peut se le permettre avec les caméras.

Une autre chose, c'est de ne pas avoir de stationnement juste en face des aires d'enregistrement. Vous prévoyez des zones pour déposer les passagers. Vous ne laissez personne entrer avec sa voiture. Malheureusement, vous aurez toujours des menaces du genre de la bombe d'Oklahoma City, où les terroristes ont loué un gros camion qu'ils ont garé devant l'immeuble. Doit-on empêcher les gros véhicules de passer et réservé des zones pour les autobus et n'autoriser que les voitures de passagers devant les aires d'enregistrement? C'est probablement une bonne idée. Vous ne laissez pas passer les gros autobus. Vous prévoyez une entrée séparée pour ces véhicules.

Le sénateur Atkins: Une question qui se pointe à l'horizon, c'est le «profiling» et son interaction avec la Charte des droits et libertés. Avez-vous une idée sur la façon d'aborder cette question?

M. Wilmink: Il s'agit d'une question d'équilibre entre la sécurité publique et la vie privée. C'est un équilibre très difficile à déterminer. Je pense qu'il faut demander au public ce qu'il veut. Est-il prêt à sacrifier une partie de sa vie privée pour des raisons de sécurité? C'est une question très débattue en ce moment. Est-ce que vous installez des caméras de police dans les rues? On en parle à Vancouver, au sujet de la rue Granville, et à Kelowna. On retrouve des caméras partout en Grande-Bretagne et en Europe et des policiers surveillent les images renvoyées par ces caméras. Là-bas, on accepte cela au nom de la sécurité. On commence à vouloir les utiliser ici et c'est une question très difficile à répondre.

L'autre problème, c'est que si vous acceptez de le faire, vous devez vous assurer que le système que vous utilisez est sécuritaire. Si j'accepte de fournir des renseignements personnes sur mes voyages, je ne veux pas que cette information parvienne aux oreilles des employeurs, des gens de l'extérieur. Je ne veux pas que des pirates informatiques puissent s'introduire dans le système.

Le sénateur Atkins: On nous dit que l'inspection des passagers est aléatoire, mais qu'il y a une certaine formule mathématique: une personne sur cinq. Êtes-vous d'accord avec cela? Pensez-vous que c'est quelque chose qui a du bon sens?

M. Wilmink: Il s'agit d'une personne sur vingt, parce qu'on parle de cinq pour cent; alors il s'agit d'une personne sur vingt dont les bagages à main doivent être vérifiés. Non, il faut vraiment que ce soit au hasard. Parfois, vous inspectez trois personnes de suite dans la file, puis vous en laissez passer 55 autres, et parfois vous inspectez une personne sur quatre, dans l'ordre, et ainsi de suite. Ça ne peut pas toujours être uniquement la cinquième personne.

I do not know how you would do it, but the passengers maybe should be given some control, some discretion on whether there is a personal risk. They have to have some discretion as well.

Senator Atkins: That would be my question. When they have this pattern, there is no discretion.

Mr. Wilmink: No. Exactly right. Right now they do it, but how do you tell a nervous criminal from a nervous flyer? They are both in the lineup, they are both sweating, they are both askew, they are both in a rush. It is very hard. Now you might have the nervous flyer complaining, "Hey, I am checked every time." That is where you publicize to the public that we are using a preventive security measure. "I am sorry you get checked, here is what we are looking for, people trying to hide something," and hope that you get the public behind you.

Senator Atkins: I will wind up with one final question about air marshals. Should inflight employees of airlines know who the air marshals are or should they not be identified in your opinion?

Mr. Wilmink: In my opinion, they should be identified to the inflight crew and the pilots, because they are a resource and part of the team. If a flight attendant has a passenger they are kind of suspicious about they should be able to tell the air marshal. How you do that is very carefully, but you have an electronic paging system or something like that, because you do not want her going up to the air marshal and saying, "Watch out for the guy over there." You have to be very careful in that way, but I think they should work as a team. Also, should an incident happen, you want the flight crew to know who the good guys are. If all of a sudden a terrorist or someone has a gun and the marshals have guns, you had better make sure you know who the good people are and who you help and who you do not help.

Senator Atkins: How do you feel about pilots having weapons?

Mr. Wilmink: I would leave that up to their discretion. I had an interesting dinner with pilots. They were not hired to carry a firearm on the job. That is a big change. Some people just will not accept that, and I cannot argue against that. Some people may be willing, but if they are, are they capable is another issue. They had better have very good training.

I know the pilot I talked to said it is a bit silly, because if he is the co-pilot right here and he reaches for the gun and goes to get the terrorist, he goes right by the pilot, and he is scared and he is shooting all the way around. There are issues like that. In the U.S., with the prior military training of some of their pilots, I would feel confident about them having side arms.

Je ne sais pas comment vous le feriez, mais peut-être que les passagers devraient avoir une certaine forme de contrôle, un certain pouvoir de discréption pour savoir s'il y a un risque personnel. Il faut qu'ils aient également une certaine forme de discréption.

Le sénateur Atkins: Ce sera ma question: lorsque vous avez ce genre de formule, il n'y a pas de discréption.

M. Wilmink: Non. C'est très vrai. C'est ce qu'ils font en ce moment, mais comment faire la différence entre un criminel nerveux et un passager nerveux? Les deux sont dans la file, les deux sont en sueur, les deux ont des vêtements de travers et les deux sont pressés. C'est très difficile. Il peut arriver que la personne qui est nerveuse d'avoir à prendre l'avion se plaigne en disant: «Comment se fait-il que je sois toujours parmi les personnes vérifiées». C'est là que vous faites savoir au public que vous avez recours à des mesures de sécurité préventive. «Je suis désolé, mais voici ce que nous recherchons, des gens qui essaient de cacher quelque chose» et vous espérez que le public sera derrière vous.

Le sénateur Atkins: Je vais terminer par une dernière question sur les policiers des airs. À votre avis, le personnel de bord des compagnies aériennes devrait-il savoir qui sont les policiers des airs ou, au contraire, leur identité devrait-elle demeurer cachée?

M. Wilmink: À mon avis, les policiers devraient être connus des pilotes et des membres de l'équipage, parce qu'ils sont une ressource et qu'ils font partie de l'équipe. Si un agent de bord à des soupçons concernant un passager en particulier, il devrait pouvoir le dire au policier. Comment le faire: avec beaucoup de prudence; vous devez avoir un système de radiomessagerie ou quelque chose d'autre, parce que vous ne voulez surtout pas que l'agent de bord aille voir directement le policier pour lui dire de porter une attention particulière à tel ou tel passager. Vous devez faire preuve de beaucoup de prudence à cet égard, mais je crois qu'ils devraient travailler en équipe. De plus, si un incident devait survenir, vous voulez que le personnel de bord sache qui sont les bons. Si tout à coup un terroriste ou quelqu'un d'autre sortait une arme et si les policiers de l'air sont armés, il est important de savoir qui sont les bons et qui sont les méchants, qui il faut aider et qui il ne faut pas aider.

Le sénateur Atkins: Que pensez-vous de l'idée que les pilotes soient armés?

M. Wilmink: Je laisse cette question à leur discréption. J'ai eu une discussion intéressante avec des pilotes. Ils ne sont pas payés pour porter une arme au travail. Cela représente un gros changement. Certains ne l'accepteront pas et je peux les comprendre. D'autres l'accepteront, mais il faudra alors se demander s'ils en sont capables. C'est une autre question. Ils devront certainement recevoir une très bonne formation.

Je sais que le pilote à qui j'ai parlé trouvait toute cette histoire un peu loufoque, parce que s'il est copilote et qu'il doive s'étirer pour prendre l'arme pour ensuite s'élanter à la poursuite des terroristes, il doit passer juste à côté du pilote, en tirant un peu partout sous le coup de la peur. Il y a des situations comme cela. Aux États-Unis, comme plusieurs pilotes ont reçu une formation militaire, je m'inquiéterais moins de les voir armés.

The other comment is that if a hijacker gets to that point, it is pretty bad trouble. Will the gun really help or not? I do not think so. That is my personal opinion. If they are willing to do it and they are trained well, okay, but it will not be a silver bullet or the magical cure.

The Chairman: I have been remiss in not giving your qualifications, sir. They include a period of service as Corporate Security Manager with Canadian Airlines and two years as Director of the Canadian Centre for Information Technology Security. What is that, please?

Mr. Wilmink: It is a joint initiative in Vancouver between the University of British Columbia and the Justice Institute of British Columbia, which trains all the police officers. It was to introduce computer security issues into the IT field.

The Chairman: You also have a Master's degree in Business Administration, are a certified information systems security professional, and have taken the Federal Bureau of Investigation's airline terrorism training program and the RCMP aviation security and explosives detection course. Is that all correct?

Mr. Wilmink: Yes.

The Chairman: How much of the testimony that you have given the committee today would be location specific? Being from Canadian Airlines, does it just apply to Vancouver? Does it apply throughout the system?

Mr. Wilmink: It is Canada-wide for sure, and it is probably U.S. wide.

The Chairman: Would you say that any of the testimony you have given us today would not apply to Pearson?

Mr. Wilmink: The only one I know about is the design, whether people go through the duty free before they go through check-in, whether the passengers have control of their bags for a while where they should not. That is the only one I cannot qualify.

The Chairman: You spoke at the beginning of your testimony about the difference between criminal security and terrorist security. We have received testimony in the past from police officials who have indicated that where organized crime functions, that gives terrorists an opportunity to flourish.

I did not get that impression from you. I got the impression from you that where organized crime was functioning you would have a straightforward, very efficient looking airport and terrorists would not do well there.

Mr. Wilmink: They do not want a plane crash. They do not want the five-day interruption after 9/11. That is bad for their goods. My impression of organized crime in the airports is that there may be the one, or two or three odd individuals who are members of organized crime, whether it is putting drugs on an

L'autre observation, c'est que si un pirate de l'air se rend jusque là, cela signifie que la situation est très grave. Est-ce que l'arme serait utile dans un tel cas? Je ne le pense pas. C'est mon avis personnel. Si les pilotes sont d'accord pour porter une arme et s'ils reçoivent la formation nécessaire, soit, mais ce ne sera pas la solution miracle.

Le président: Monsieur, j'ai négligé de faire état de vos antécédents aux membres du comité. Vous avez notamment été directeur de la sécurité chez Lignes aériennes Canadien et, pendant deux ans, directeur du Canadian Centre for Information Technology Security. De quoi s'agit-il, s'il vous plaît?

Mr. Wilmink: Il s'agit d'un projet conjoint, à Vancouver, entre l'Université de la Colombie-Britannique et le Justice Institute of British Columbia, organisme responsable de la formation des policiers. Le but du centre était de faire connaître les questions liées à la sécurité informatique dans le domaine des TI.

Le président: Vous avez également un diplôme en administration, vous êtes un spécialiste certifié en sécurité des systèmes informatiques et vous avez suivi le programme de formation du FBI contre le terrorisme aérien ainsi que le cours de détection des explosifs et de sécurité aérienne de la GRC. Est-ce exact?

Mr. Wilmink: Oui.

Le président: Dans quelle mesure le témoignage que vous avez rendu aujourd'hui devant le comité est propre à un endroit particulier? Par exemple, le fait d'avoir travaillé chez Lignes aériennes Canadien fait-il en sorte que votre témoignage s'applique uniquement à Vancouver? Où s'applique-t-il à l'ensemble du système?

Mr. Wilmink: Il est certain qu'il vaut pour l'ensemble du Canada et, probablement aussi, pour l'ensemble des États-Unis.

Le président: Est-ce que vous diriez qu'une partie quelconque de votre témoignage d'aujourd'hui ne s'applique pas à l'Aéroport international Pearson?

Mr. Wilmink: La seule chose qui me vient à l'esprit concerne la conception de l'aéroport, à savoir si les gens passent par la zone franc de port avant de passer dans l'aire d'enregistrement, si les passagers ont encore leurs bagages en leur possession pendant un certain temps, alors qu'ils ne le devraient pas l'être. C'est le seul élément sur lequel je ne peux pas vraiment me prononcer.

Le président: Au début de votre témoignage, vous avez parlé de la différence entre sécurité appliquée aux criminels et sécurité appliquée aux terroristes. Dans des témoignages antérieurs, des responsables de la police sont venus nous dire que là où le crime organisé sévissait, les terroristes pouvaient avoir beau jeu.

Or, vous ne m'avez pas donné cette impression. De votre témoignage, j'ai eu l'impression que là où le crime organisé est présent, vous auriez tout de même un aéroport ordinaire et très efficace et que le terrorisme ne s'y porterait pas très bien.

Mr. Wilmink: Le crime organisé ne cherche pas à provoquer un écrasement d'avion. Il ne veut pas que la vie s'arrête pendant cinq jours comme ce fut le cas après le 11 septembre. C'est mauvais pour leurs affaires. L'impression que j'ai du crime organisé dans les aéroports, c'est quelques personnes qui cherchent à faire

aircraft or something like that. I do not see it as being systemic. It is individual opportunism, and that is also the same with individuals who are not with organized crime.

Part of the problem is that if you have a criminal record, if you have three drinking and driving offences, maybe it is because you are a gambler and you have a gambling debt. There is a relationship between criminal people and terrorism in that they may be more susceptible because they owe money to a bookie or they owe money for a drug deal. They may be willing to say, "Hey, put this package on a plane for me, okay? It is only cash for my partner in Calgary," and who knows what is actually in the envelope. There is a correlation that way. One hundred per cent, no, but there is cause and effect.

The Chairman: The testimony came from the RCMP. I do not believe they said there was 100 per cent correlation. They implied that if organized crime could flourish in an airport, that you could probably have terrorists taking advantage of that.

Mr. Wilmink: I think that terrorists could take advantage of the same systems that are in place that organized crime is using: free access to the planes unencumbered, no searches on their personal bags, that type of thing. I think if members of a terrorist organization wanted to get a job with an airline, with fuel service trucking, with the cleaners, it is quite easy to do, especially if they do not have any criminal record in their background check.

The Chairman: You talked about explosive vapour machines. Are these ion scanners, essentially?

Mr. Wilmink: Yes.

The Chairman: You talked about the one-in-five false positives. Do you know in fact what happens at airports when false positives take place?

Mr. Wilmink: The way it is now designed in Vancouver, the false positive from one machine will get sent through the secondary machine for a different test, and then also they are hand searched. The requirement is that the security officer pull them off the line and hand search them and see what could be causing the problem.

The Chairman: Was it 120 bags you described going through the system?

Mr. Wilmink: They can handle 200 bags an hour, and there are 1,200 bags going through the system.

The Chairman: Is that in one hour?

Mr. Wilmink: At the peak times.

embarquer des drogues ou quelque chose du genre à bord d'un avion. Je ne vois rien de systématique dans cela. Il s'agit d'un opportunisme individuel et on peut en dire tout autant des personnes qui ne font pas partie du crime organisé.

Une partie du problème, c'est que si vous avez un dossier criminel, si vous avez trois accusations de conduite en état d'ébriété, peut-être est-ce parce que vous êtes un joueur et que vous avez des dettes de jeu. Il y a une relation entre les criminels et le terrorisme en ce sens qu'ils peuvent être plus vulnérables, parce qu'ils doivent de l'argent à un preneur aux livres ou qu'ils doivent de l'argent pour une transaction de drogue. Ils seraient plus susceptibles de dire: «Peux-tu emporter cet argent dans l'avion pour moi? C'est de l'argent destiné à mon partenaire de Galrgary.» Et qui sait ce qu'il y a vraiment dans l'enveloppe. Il y a une corrélation de ce genre. À cent pour cent, non, mais il y a une relation de cause à effet.

Le président: Le témoignage vient de la GRC. Je ne crois pas qu'ils aient dit qu'il y avait une corrélation de cent pour cent. Ils supposaient que si le crime organisé pouvait s'implanter dans un aéroport, il est probable que les terroristes pourraient en profiter.

M. Wilmink: Je crois que les terroristes peuvent profiter des mêmes systèmes actuels dont profite le crime organisé: accès libre et sans entrave aux avions, absence de fouille de leurs bagages personnels, ce genre de choses. Je pense que si des membres d'une organisation terroriste voulaient décrocher un emploi dans une société aérienne, le transport du carburant, le nettoyage, il leur serait relativement facile d'y parvenir, surtout si ces personnes n'ont pas de dossier criminel.

Le président: Vous avez parlé d'appareils de détection des vapeurs d'explosifs. S'agit-il, essentiellement, d'un détecteur à ions?

M. Wilmink: Oui.

Le président: Vous avez parlé d'un taux de résultats faussement positifs de un sur cinq. Qu'arrive-t-il dans les aéroports où l'on obtient des résultats faussement positifs?

M. Wilmink: La procédure actuelle à Vancouver, c'est que les bagages donnant un résultat faussement positif sont placés dans un autre appareil qui effectue une analyse différente et ils font l'objet d'une fouille manuelle. La procédure exige que l'agent de sécurité retienne le bagage et procède à une fouille manuelle de son contenu pour déterminer ce qui pourrait être la cause du problème.

Le président: Avez-vous dit que le système pouvait accommoder 120 pièces de bagage?

M. Wilmink: Les appareils peuvent accommoder 200 pièces de bagage à l'heure, mais dans le système, il y a 1 200 pièces de bagage.

Le président: En l'espace d'une heure?

M. Wilmink: Aux heures de pointe.

The Chairman: Therefore, if you have 200 bags going through, that means you have 20 per cent false positives. If it is one in five, that means there are 40 bags to be checked. What happens to the 40 bags?

Mr. Wilmink: They are taken out and checked by the security officer.

The Chairman: Are they all taken out?

Mr. Wilmink: Yes.

The Chairman: Every one?

Mr. Wilmink: They should be.

The Chairman: You talked about the three questions that the Americans do not find useful anymore. Your suggestion was that after you have heard the questions a few times it is easy to lie in answer to them. My understanding is that those three questions were designed as a result of an IRA terrorist who had a lady friend whom he persuaded to meet him in Rome and then gave her a suitcase carrying a bomb. Therefore, it really is not so much to catch the terrorists, but to catch people who might have been duped by someone else — quite innocent people, in fact — into carrying a bomb.

Is that your understanding of the reason for those three questions?

Mr. Wilmink: Yes. I agree with you, the reasons are good and they will stop that one naive person who has taken a package from someone else and who will honestly admit that. A lot of people are in a lineup at the airport, they are busy, they want to catch their flight. They will not respond honestly. "Sorry, yes, oh, I know what is in that package, my brother gave it to me," or they will assume that "I got it from my boyfriend, I must trust him, I am not going to say anything." There is value to that question and stopping that very small percentage of people.

The Chairman: However, what you are saying is that while there may be value, you are not sure it is cost-effective?

Mr. Wilmink: Exactly, and the other question I did not mention earlier is that it is being asked by the check-in agents, who have little security training and do not know what they are looking for. They are answering it. It is on their screen and they have to ask those questions. It is just part of their thing. Are they really focusing on, "I think this person is lying. Let's send them over for a double check"? I have not seen that happen.

The Chairman: Did you fly here today?

Mr. Wilmink: Saturday.

The Chairman: Were you asked those questions?

Mr. Wilmink: Yes, I was.

Le président: Par conséquent, s'il y a 200 pièces de bagage qui passent dans l'appareil, cela signifie qu'il y aura 20 p. 100 de résultats faussement positifs. Si on parle d'un rapport de un sur cinq, cela signifie qu'il y aura 40 pièces de bagage à inspecter. Qu'arrive-t-il de ces 40 pièces de bagage?

M. Wilmink: Elles sont prélevées du transporteur à courroie et sont vérifiées par un agent de sécurité.

Le président: Sont-elles toutes retirées du transporteur?

M. Wilmink: Oui.

Le président: Toutes, sans exception?

M. Wilmink: Elles devraient l'être.

Le président: Vous avez parlé des trois questions que les Américains ne trouvent plus utiles maintenant. Vous avez laissé entendre qu'après avoir entendu les questions à quelques reprises, il est facile de mentir en y répondant. Je crois savoir que ces trois questions ont été conçues à la suite d'un incident dans lequel un terroriste de l'IRA avait persuadé une amie de le rencontrer à Rome pour ensuite lui remettre une valise contenant une bombe. Par conséquent, les questions ne sont pas vraiment destinées à démasquer les terroristes, mais à découvrir des personnes — innocentes, en fait — à qui l'on aurait fait transporter une bombe, à leur insu.

Êtes-vous d'accord avec cette justification?

M. Wilmink: Oui. Je suis d'accord avec vous, les raisons sont bonnes et ces questions permettront de reconnaître une personne naïve qui transporte un colis pour quelqu'un d'autre et qui l'admettra honnêtement. Beaucoup de gens sont pris dans une file à l'aéroport, ont l'esprit préoccupé et veulent simplement prendre leur vol. Ils ne vont pas répondre honnêtement: «Ah! Désolé, c'est un colis que mon frère m'a remis»; ou ils vont se dire: «J'ai reçu ce colis d'un ami, je dois lui faire confiance, je ne vais rien dire». Cette question a une certaine valeur et permettra d'arrêter le très petit pourcentage de personnes concernées.

Le président: Ce que vous dites, c'est que même si vous y trouvez une certaine valeur, vous n'êtes pas sûr que ce soit une méthode rentable?

M. Wilmink: Exactement, et l'autre point que je n'ai pas souligné plus tôt, c'est que la question est posée par des préposés à l'enregistrement, qui ont très peu de formation en matière de sécurité et qui ne savent pas ce qu'ils recherchent. Les gens répondent. C'est écrit sur leur écran, alors ils posent les questions. Cela fait partie de leur travail. Mais font-ils vraiment attention, se demandent-ils si la personne ment et, en cas de doute, demandent-ils une seconde vérification? Je n'ai pas vu cela se produire.

Le président: Est-ce que vous êtes venu par avion aujourd'hui?

M. Wilmink: Samedi.

Le président: Vous a-t-on posé ces questions?

M. Wilmink: Oui, on me les a posées.

The Chairman: Okay. I am not certain, but on the last three flights I have been on, I have not been asked those questions, and I have to attribute it to an honest face.

You raised the question of ongoing training for searchers.

I was intrigued by your suggestion for one day a week. That is, 20 per cent of the time should be devoted to training? Is that a number you want to stick with?

Mr. Wilmink: It is a proposal. It is mainly to draw people's attention to the fact that, yes, they should spend more time on training, whether it is one day a week or two hours a day out of an eight-hour shift or one hour, but first the training has to be designed. Then, realistically, how many times can they take certain training?

The Chairman: Okay. You are trending up now. Two hours a day out of an eight-hour shift is 25 per cent of their time. One day a week is 20 per cent of their time.

Mr. Wilmink: Bad math. I thought two out of eight was 20 per cent, not 25. I meant an hour-and-a-half. It was just an example.

The Chairman: I am just trying to get some idea as to how much training you think is appropriate for screeners. What you are suggesting is an awful lot more than they are getting now.

Mr. Wilmink: Exactly.

The Chairman: Okay. Thank you. Training police for prevention rather than for catching people after the fact is an interesting concept. I think intuitively it appeals to all of the committee members. What do you know about preventive training for the police forces that are contracted to airports? Do you have any knowledge of that? Should we be asking other people? There is no reason why you should know about it. I am just wondering if you can assist the committee in this regard.

Mr. Wilmink: From what I saw, it was very minimal. Their preventive training was, "Here is the airport; here are the passenger screening areas; here is where you will have to respond."

We saw it at Vancouver airport — I cannot speak for Toronto — where brand new officers right out of depot training in Regina were being assigned to the airport, and that is their first posting. I have not witnessed a proper pre-screening training program for them. What they have in place, I cannot say.

The Chairman: Sir, I would like to thank you very much on behalf of the committee. It has been a very instructive period for us. I should observe that the committee has benefited from information with which you have provided us in the past, and we appreciate that very much. We hope we can call on you again in the future as our studies continue.

Le président: Bien, je ne suis pas certain, mais les trois dernières fois que j'ai pris l'avion, on ne me les a pas posées et j'ai attribué cela à mon visage honnête.

Vous avez soulevé la question d'une formation continue pour les personnes responsables des fouilles.

J'ai été un peu étonné que vous suggériez un jour par semaine. Cela correspond à 20 p. 100 du temps qui est consacré à la formation? Est-ce que vous maintenez ce chiffre?

M. Wilmink: C'est une proposition. Elle sert principalement à attirer l'attention des gens sur le fait que, oui, il faut consacrer plus de temps à la formation, que ce soit un jour par semaine ou deux heures par jour sur une journée de travail de huit heures, ou une heure, mais d'abord, il faut penser à ce que doit être cette formation. Et ensuite, de manière réaliste, on peut se demander combien de fois ces personnes peuvent suivre une formation donnée.

Le président: Bien. Vous augmentez la mise maintenant. Deux heures par jour sur une journée qui en compte huit, cela représente 25 p. 100 du temps. Un jour par semaine, c'est 20 p. 100 du temps.

M. Wilmink: Mauvais calcul. Je pensais que deux heures sur huit correspondait à 20 p. 100, et non à 25. Je voulais dire une heure et demie. C'était juste un exemple.

Le président: Je voulais juste savoir combien de formation vous jugiez appropriée pour les responsables des fouilles. Ce que vous suggérez, c'est beaucoup plus que ce qu'ils reçoivent actuellement.

M. Wilmink: Exactement.

Le président: Très bien. Merci. Le fait de former les policiers à la prévention plutôt qu'à l'intervention après le fait est un concept intéressant. Je pense qu'intuitivement, il plaît à tous les membres du comité. Que savez-vous au sujet de la formation préventive destinée aux forces policières qui desservent les aéroports? Savez-vous quelque chose à ce sujet? Devons-nous poser la question à d'autres personnes? Il n'y a pas de raison que vous connaissiez la réponse à cette question, mais je me demande simplement si vous pouvez aider le comité à cet égard.

M. Wilmink: D'après ce que j'ai vu, la formation préventive était très sommaire. Elle se limitait à ceci: «Voici un aéroport, voici les aires d'inspection des passagers, voici où vous allez intervenir.»

Je ne peux pas parler pour l'aéroport de Toronto, mais j'ai vu à l'aéroport de Vancouver de jeunes agents fraîchement émouls de l'école de formation de Regina, et c'était leur première affectation. Je n'ai pas été témoin de l'existence, à leur intention, d'un programme de formation approprié en pré-dépistage. Je ne saurais dire quelles sont les mesures en place à l'heure actuelle.

Le président: Monsieur, j'aimerais vous remercier beaucoup au nom du comité. Pour nous, ce fut une période très informative. Je dois faire remarquer que le comité a profité de l'information que vous lui avez donnée dans le passé et nous vous en sommes très reconnaissants. Nous espérons pouvoir compter encore sur vous dans l'avenir étant donné que notre travail n'est pas terminé.

To those of you at home following our work, please visit our Web site by going to <http://sen.sec.ca>. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or for assistance in contacting members of the committees.

It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Prior to introducing our witnesses, I will ask the clerk of the committee to swear them in.

(Captain Don Johnson, sworn)

(Captain Matt Sheehy, sworn)

(First Officer Russ Cooper, sworn)

The Chairman: Our next witnesses are from the Air Canada Pilots Association. Today, we have Captain Don Johnson, President. He is accompanied by Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, as well as First Officer Russ Cooper, who is Toronto Representative, Security Committee. The association has been very active in the field of airport security, participating in working groups with Transport Canada.

Captain Don Johnson, President, Air Canada Pilots Association: Thank you, Senator Kenny and committee members, for the invitation to be here today to discuss the issue of aviation security.

We at the Air Canada Pilots Association have noted and appreciated the transparency that your standing committee has brought to this critical national debate and are pleased to be here.

Our membership, through its Security Committee, has been very active in advocating change in the aviation security environment. As pilots and commanders of Canada's flag carrier, we fly routes and aircraft demonstrated to be of interest to terrorists who have declared war on the United States and her allies. We have a moral and legal responsibility to ensure the safety and security of our crews and passengers, as we not only operate as pilots in command but as peace officers in accordance with the Criminal Code of Canada.

We take these responsibilities to heart, so much so that we formulated an integrated security action plan within weeks of the 9/11 events. It was our hope, in doing so, to advance security improvements by bringing our unique and legitimate perspective to this vital undertaking.

Our action plan and inputs have been successful in influencing change, but four major security initiatives continue to defy resolution. We have been very patient in advocating progress in these areas but now feel, to put it bluntly, that our efforts and unique perspective have been sidelined.

Pour ceux d'entre vous qui suivent nos travaux de la maison, veuillez visiter le site Web à l'adresse <http://sen.sec.ca>. Vous y trouverez les témoignages des témoins ainsi que le calendrier officiel des audiences. Vous pouvez également contacter le greffier du comité en composant le numéro 1-800-267-7362 pour plus d'information ou pour savoir comment entrer en contact avec les membres du comité.

Il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Avant de présenter nos témoins, je vais demander au greffier du comité de les assemerter.

(Le capitaine Don Johnson, assermenté)

(Le capitaine Matt Sheehy, assermenté)

(Le premier officier Russ Cooper, assermenté)

Le président: Nos prochains témoins proviennent de l'Association des pilotes d'Air Canada. Aujourd'hui, le capitaine Don Johnson, président de l'Association, est accompagné du capitaine Matt Sheehy, président du Comité de la sécurité, ainsi que du premier officier Russ Cooper, représentant de Toronto au sein du Comité de la sécurité. Cette association a joué un rôle très actif dans le domaine de la sécurité aérienne et a participé aux groupes de travail de Transports Canada.

Le capitaine Don Johnson, président, Association des pilotes d'Air Canada: Merci, sénateur Kenny et membres du comité, de nous avoir invités ici aujourd'hui pour discuter de la question de la sécurité dans l'aviation.

L'Association des pilotes d'Air Canada a constaté la transparence que le comité permanent a su imposer dans ce débat national très important et tient à lui témoigner sa reconnaissance. Nous sommes heureux d'être ici.

Nos membres, par l'intermédiaire du Comité de la sécurité, ont joué un rôle très actif pour promouvoir des changements dans le domaine de la sécurité de l'aviation. À titre de pilotes et de commandants des avions de la compagnie de pavillon du Canada, nous pilotons des appareils et desservons des routes qui, et cela a été démontré, suscitent l'intérêt des terroristes qui ont déclaré la guerre aux États-Unis et à leurs alliés. Nous avons la responsabilité morale et légale d'assurer la sécurité de nos passagers et membres d'équipage, car non seulement sommes-nous pilotes commandants de bord, mais nous sommes également agents de la paix en vertu du Code criminel du Canada.

Nous prenons ces responsabilités à cœur, à tel point que dans les semaines qui ont suivi les événements du 11 septembre, nous avons formulé un plan d'action intégré en matière de sécurité. Ce faisant, nous espérons faire progresser les mesures de sécurité en apportant notre perspective unique et légitime à cette entreprise vitale.

Notre plan d'action et nos observations sont parvenus à influer sur le changement, mais quatre initiatives majeures en matière de sécurité demeurent toujours sans lendemain. Nous avons fait preuve d'une grande patience en préconisant des progrès dans ces domaines, mais nous estimons, pour être francs, que nos efforts et notre perspective unique ont été mis de côté.

The first of these relates to our priority call for the centralization of responsibility and accountability for aviation security within one federal government authority. The component parts of aviation security are many and far-flung and require a central focal point to integrate associated measures effectively.

The formation of the Canadian Air Transport Security Agency, or CATSA, falls short of this vital requirement. This agency is incapable of addressing many airborne security issues as it is primarily mandated to oversee ground screening issues. In addition, it seeks no direct input from those being protected or those legally mandated to assure airborne security, the public and the pilots respectively.

The second area deals with ground screening and aircraft access concerns. As it stands now, there are inconsistent measures and procedures in force at airports throughout the nation. Some personnel requiring airside access are screened extensively while others pass with minimal requirements. It may very well be that the lack of centralized, publicly controlled oversight contributes to this serious shortfall, but the fact remains our pilots are becoming increasingly uncomfortable with the pre-flight security status of the aircraft we fly. This situation needs to be dealt with immediately and speaks to a requirement for the implementation of a technologically advanced national pass system.

We recognize the superb job that the RCMP are doing in implementing and now expanding the armed air marshal program. The fact remains, however, that this program needs to ensure that the number of marshals available is sufficient to provide a viable deterrent. This is a third concern for us, as we realize how critical the RCMP is to the ongoing fight in the war against terrorism. We therefore suggest that consideration be given to expanding the program beyond the RCMP to include a larger pool of personnel with relevant background and skills. In this fashion, the RCMP could become a centralized trainer and qualifier of marshals rather than their sole supplier.

Our fourth and last priority concern deals with the implementation of measures to assure the security of the cockpit environment.

Our efforts and suggestions in this area have been downplayed, and we are now being told that a single, reinforced door modification would address this requirement. We, however, do not see this as a final solution and continue to call for measures that would either provide a security seal between the cockpit and the cabin throughout the operation of a flight or provide our flight crews with defensive weapons or systems that would prevent the loss of control of the flight deck to unauthorized users. The provision of a continuous seal between the cockpit and the cabin

La première de ces demandes jugées prioritaires est la centralisation de la responsabilité au sein d'un seul organisme fédéral. Les différentes composantes de la sécurité aérienne sont nombreuses et très diverses et, de ce fait, nécessitent une centralisation afin de permettre une intégration efficace des mesures pertinentes.

La création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, ne répond pas à cette exigence vitale. Cet organisme est incapable de traiter de nombreuses questions de sécurité en vol, étant donné qu'il a été mandaté principalement pour s'occuper des questions de détection au sol. De plus, cet organisme ne cherche aucunement à obtenir l'avis direct des personnes qui doivent être protégées et des personnes qui sont légalement mandatées pour assurer la sécurité en vol, à savoir le public et les pilotes respectivement.

Le deuxième domaine de préoccupation de l'Association concerne le filtrage au sol et l'accès aux avions. À l'heure actuelle, les mesures et procédures en vigueur dans les aéroports ne sont pas uniformes partout au pays. Certains employés ayant besoin d'un accès côté piste font l'objet d'un filtrage élaboré, alors que dans d'autres cas, les exigences régissant le va-et-vient des employés sont minimales. Il se pourrait très bien que l'absence d'un organisme de supervision public et centralisé contribue à cette grave lacune, mais le fait demeure que nos pilotes sont de plus en plus inquiets de la sécurité avant vol des appareils qu'ils doivent piloter. Cette situation exige une attention immédiate et démontre la nécessité de la mise en oeuvre à l'échelle nationale d'un système de laissez-passer moderne.

Nous tenons à reconnaître le travail magnifique effectué par la GRC dans la mise en application et dans le développement du programme de policiers des airs. Cependant, il reste qu'il faut pouvoir compter sur un nombre suffisant de policiers pour que ce programme puisse constituer une mesure de dissuasion efficace. C'est le troisième domaine de préoccupation à nos yeux et nous nous rendons bien compte du rôle déterminant que la GRC doit jouer dans la guerre contre le terrorisme. Par conséquent, nous proposons que l'on envisage d'étendre le programme au-delà de la GRC pour inclure un bassin plus large de personnes ayant les antécédents et les compétences appropriées. De cette manière, la GRC pourrait servir d'organisme centralisé de formation et d'autorisation des policiers de l'air, plutôt que de fournisseur exclusif.

Notre quatrième et dernière source de préoccupation, jugée prioritaire, est la mise en oeuvre de mesures pour assurer la sécurité dans l'environnement de la cabine de pilotage.

Nos efforts et suggestions dans ce domaine ont été ignorés et on nous dit maintenant qu'une unique porte renforcée suffirait pour répondre à cette exigence. Cependant, nous ne voyons pas cette mesure comme une solution finale et continuons d'exiger des mesures qui auraient pour effet d'assurer une zone d'étanchéité continue entre le poste de pilotage et le reste de la cabine pendant toute la durée du vol ou qui ferait en sorte que les membres de l'équipage disposeraient d'armes ou de systèmes de défense qui empêcheraient la prise de contrôle du poste de pilotage par des

could be addressed by the installation of a double-door type system. Such systems are in use today while others are being developed for the retrofit market.

In summary, our four major concerns lie in the areas of responsibility and accountability, inconsistent screening of those accessing aircraft, air marshal program augmentation and protection of the cockpit environment. My security colleagues and I are now at your disposal for questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Johnson. Just before we go to questions, could you briefly qualify yourself and the members of your panel for us?

Mr. Johnson: Senator, I am a captain with Air Canada. I have been in the aviation industry for 37 years — 30 with Air Canada. I am a captain on the Boeing 747. I am proud to represent the 3,500 pilots flying at mainline Air Canada as their president.

The Chairman: Thank you.

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee, Air Canada Pilots Association: Good afternoon, senator and members of the committee. I am a captain with Air Canada with over 30 years service with the airline — a 767 captain based in Toronto. I am the security chairman, originally for Canadian Airlines, and have been involved in the security end of things for 15 years. I took over the job at Air Canada on September 1 and have been quite busy since. I am also a qualified Transport Canada security inspector and have experience in FBI and police training.

The Chairman: Thank you.

First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee, Air Canada Pilots Association: Senator Kenny and committee members, I currently have first officer responsibilities with Air Canada on the A-320 aircraft. I have come to Air Canada and the security committee a bit late in life. I have only been with Air Canada for three years and I joined the security committee shortly after September 11, after writing a series of papers that outlined threat analyses, plans and some recommendations.

These papers came from my previous background: I spent about 28 years in the Canadian Air Force. There, on the operational side as a fighter pilot flying 104s and CF-18s on the staff side, I had the opportunity to be involved with directing some pretty sensitive acquisition programs for the air force.

On the operational side, I did have an opportunity to be the deputy commanding officer of the CF-18 squadron that fought for Canada during the Persian Gulf War. On the staff side, I managed the capital acquisition program for the air force for a number of years, including the acquisition of some fighter weapons.

personnes non autorisées. On pourrait recourir à cet égard à un système de double porte. De tels systèmes sont déjà en usage aujourd'hui alors que d'autres sont en voie d'élaboration pour le marché de rattrapage.

Bref, nos quatre grandes préoccupations sont dans les domaines de la responsabilité et de la reddition de comptes, du contrôle non uniforme des personnes qui ont accès aux aéronefs, de l'augmentation du programme des policiers de l'air et de la protection du poste de pilotage. Mes collègues du secteur de la sécurité et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Johnson. Avant de passer aux questions, pourriez-vous en quelques mots nous donner vos qualifications ainsi que celles des membres de votre groupe?

M. Johnson: Sénateur, je suis commandant de bord à l'emploi d'Air Canada. Je suis dans l'industrie de l'aviation depuis 37 ans — 30 ans avec Air Canada. Je suis le commandant de bord d'un Boeing 747. Je suis fier de représenter les 3 500 pilotes à l'emploi de la ligne principale d'Air Canada en tant que leur président.

Le président: Merci.

Le capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada: Bonjour, sénateur et membres du comité. Je suis un commandant de bord à l'emploi d'Air Canada depuis plus de 30 ans — je suis commandant de bord d'un 767 basé à Toronto. Je suis le président du Comité de la sécurité; je travaillais à l'origine pour les Lignes aériennes Canadiens, et je m'occupe de la sécurité depuis 15 ans. J'ai assumé mon poste à Air Canada le 1er septembre et je suis passablement occupé depuis. Je suis également inspecteur de sécurité accrédité de Transports Canada et j'ai de l'expérience au niveau de la formation de policier et du FBI.

Le président: Merci.

Le premier officier Russ Cooper, représentant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada: Sénateur Kenny et membres du comité, j'exerce mes fonctions à bord d'un A-320 d'Air Canada. Je me suis joint à Air Canada et au Comité de la sécurité un peu sur le tard. Je suis à l'emploi d'Air Canada depuis seulement trois ans et je me suis joint au Comité de la sécurité peu après le 11 septembre, après avoir rédigé des documents qui décrivaient des analyses de la menace, des plans et certaines recommandations.

Ces documents proviennent d'un emploi antérieur: j'ai passé 28 ans de ma vie à l'emploi de la Force aérienne du Canada. Dans les FC, côté opérationnel, j'étais un pilote de chasseur (CF-18 et 104), et côté administratif, j'ai eu l'occasion de diriger des programmes d'acquisition passablement délicats pour la force aérienne.

Côté opérationnel, j'ai eu l'occasion d'être le commandant adjoint d'un escadron de CF-18 qui a participé à la guerre du Golfe pour le Canada. Côté administratif, j'ai géré le programme d'acquisition d'immobilisations pour la force aérienne pendant plusieurs années, notamment l'acquisition d'armements pour chasseurs.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Senator Meighen: Perhaps I could ask general questions directed to all of you and whoever wants to answer would be fine. You were here, I think, for most of the testimony from Mr. Wilmink, security adviser. Is there anything that he said that you would take issue with, or anything that you would add to what he said?

Mr. Sheehy: Yes, Senator Meighen, it kind of leads into some of the issues that we have alluded to in our statement. We are deeply concerned about the oversight of the entire matrix of aviation security in this country. Certainly, the gentleman preceding us was a subject expert. I was very impressed.

However, often these things are driven by the bottom line. One of the issues that we are trying to portray to this group is that the oversight of security in aviation in Canada is a national security issue. Therefore, we consider that it should be under the auspices of the federal government or some entity of that sort. The devolution of authority that took place in 1996 was primarily driven by an economic initiative. The devolution of authority took place and a lot of the day-to-day operations of the airports were handed down to the local airport authorities, which was fine. Let's say that it functioned to a certain degree. It certainly supplied the economic part of it.

However, since 9/11, the whole landscape of the world has changed, and the aviation security certainly has changed dramatically. We are going to make a suggestion to the Senate committee. Unfortunately, we are going to ask you to turn the Titanic around because we sincerely believe that the model that we are trying to work with right now is dysfunctional. It might have been able to get through the day before 9/11, but as it stands today, it is not working.

One of the issues that the previous gentleman brought up was the issue of costs of police officers. I have had the privilege of working with the Peel Regional Police, in Toronto, for years. They are, without a doubt, one of the finest police departments in the country and, as far as aviation security at our airport is concerned, there is none better. I would hate to see the day that they would be replaced by minimum wage, or slightly above that, hired people — guards who are given a certain amount of authority and jurisdiction. When somebody flies an airplane, I would like to see a professional up there. I do not want to see someone up there who is being paid minimum wage, just to get the bottom line fixed.

I think I have pretty well covered that one off. As I said, I would rather see a professional police department coming to my aid than a \$15-per-hour guard. God bless them, they do a great job, but they are not police officers.

Mr. Johnson: I would add one other thing. The thought occurred to me when the expert was talking about the duty-free shop. Pilots have been after the authorities for many, many years

Le président: Merci, messieurs.

Le sénateur Meighen: Je pourrais peut-être poser des questions générales destinées à tous. Quiconque veut y répondre est le bienvenu. Je pense que vous étiez présents pour la plus grande partie du témoignage de M. Wilmink, conseiller en matière de sécurité. Y a-t-il quelque chose qu'il a dit dont vous aimeriez parler, ou quelque chose que vous aimeriez ajouter?

Mr. Sheehy: Oui, sénateur Meighen, ses propos ont abordé un certain nombre des questions dont nous avons traité dans notre exposé. Nous nous inquiétons énormément de la surveillance de toute la gestion de la sécurité dans le domaine de l'aviation au Canada. Il ne fait aucun doute que le témoin qui nous a précédé était un spécialiste. J'ai été très impressionné.

Cependant, ces choses ont souvent un point commun, l'aspect financier. Une des questions que nous essayons de vous dépeindre est que la surveillance de la sécurité dans le domaine de l'aviation au Canada est une question de sécurité nationale. Par conséquent, nous considérons que cela devrait relever du gouvernement fédéral ou d'une entité semblable. Le transfert des pouvoirs qui a eu lieu en 1996 était principalement motivé par une initiative économique. Ce transfert des pouvoirs a eu lieu et un grand nombre des activités quotidiennes des aéroports ont été transférés aux administrations aéroportuaires locales, ce qui ne posait aucun problème. Disons seulement que cela a fonctionné dans une certaine mesure, tout au moins pour ce qui est de l'aspect économique.

Cependant, depuis le 11 septembre, tout a changé dans le monde et la sécurité dans le domaine de l'aviation s'est transformée de façon considérable. Nous allons faire une suggestion au comité sénatorial. Malheureusement, nous allons vous demander de faire marche arrière car nous sommes vraiment convaincus que le modèle que nous essayons d'utiliser en ce moment est dysfonctionnel. Il aurait peut-être fonctionné avant le 11 septembre, mais dans sa forme actuelle, il ne fonctionne pas.

Une des questions que le témoin précédent a soulevées était celle des coûts liés aux agents de police. J'ai eu le privilège de travailler avec la police régionale de Peel, à Toronto, pendant des années. Il ne fait aucun doute dans mon esprit qu'il s'agit là de l'un des meilleurs services policiers au pays et, en ce qui concerne la sécurité aéronautique à notre aéroport, il est le meilleur. Je ne voudrais surtout pas que l'on remplace ces agents par des salariés à qui l'on donne le salaire minimum, ou guère plus — des gardiens à qui on donne quelques pouvoirs. Lorsqu'un personne est aux commandes d'un avion, j'aime savoir qu'il s'agit d'un pilote professionnel. Je ne veux pas voir quelqu'un à qui l'on donne le salaire minimum, uniquement pour des questions d'économie de budget.

Je pense que cela couvre tout ce que j'avais à dire à ce sujet. Comme je l'ai dit, je préférerais voir un policier professionnel venir à mon secours qu'un gardien à qui l'on donne 15 \$ de l'heure. Je ne veux surtout pas les dénigrer, ils font un excellent travail, mais ce ne sont pas des policiers.

Mr. Johnson: J'ajouterais autre chose, quelque chose qui m'est venu à l'esprit lorsque le spécialiste parlait de la boutique hors taxes. Les pilotes demandent aux autorités depuis de très

to put the duty free shop at the end of the trip, so that you are not carrying flammable liquids with you when you go from one place to another. Do your duty-free shopping when you get off the airplane. Something as simple as that would help a lot.

Senator Meighen: Mr. Cooper, have you anything to add?

Mr. Cooper: I think the previous presenter was spot-on on many issues. He reflects a lot of the observations that we have made over the past year.

One thing that struck me was he stated that he would like to see the responsibility for security centralized within the airline structure. I wonder if that is perhaps the way to go because the airline industry and airlines are money-making propositions, and they can only afford to put as much resources into that kind of an enterprise as they have coming in through the form of revenues.

I would think that security is so important, and as Captain Sheehy suggests, is of such critical interest to the public that perhaps that should be centralized within a public organization.

Senator Meighen: Yes. It seems to me that the public must be terribly confused. They know they are paying an additional \$12, or whatever it is, per ticket to fund a presumably new and better security system under the aegis of CATSA, the Canadian Air Transport Security Agency, whose name says it all. However, the previous witness told us that, as far as he could determine, the money has only been spent on reimbursing the airlines for the provision of largely minimum wage security checkers at passenger check-in, and that there is very little evidence, if any, of improvement in cargo or passenger security. Have you anything to tell us that might be different? It is a pretty bleak picture.

Mr. Sheehy: We have to agree with what you said.

The mandate of CATSA has been limited strictly to screening, and at the last minute, when the issue of air marshals came to the forefront, they had to capture that as well. They are not giving any direction to the air marshal program, so far as we know. All they are doing is taking care of the cost structure and the accounting aspects of paying for it.

All we see that has been accomplished in some ways is Transport Canada has now created another bureaucracy to separate them from the issues at hand. It is one of the issues that we are very familiar with as pilots, and that is responsibility and accountability. We live that every day. We understand that, and we realize when it is not there. Unfortunately, the situation right now is that, if you look at what is happening, you see a situation

nombreuses années que la visite à la boutique hors taxes se fasse à la fin du voyage, de sorte que vous ne transportez aucun liquide inflammable sur vous ou lorsque vous vous déplacez d'un endroit à l'autre. Faites votre magasinage hors taxes lorsque vous descendez de l'avion. Une solution aussi simple que celle-là aiderait beaucoup.

Le sénateur Meighen: Monsieur Cooper, avez-vous des commentaires?

M. Cooper: Je pense que le témoin précédent était dans le mille pour de très nombreuses questions. Pour la plupart, ce sont des observations que nous avons faites au cours de la dernière année.

Une chose m'a frappé. Il a dit qu'il aimeraient que la responsabilité de la sécurité soit centralisée chez les transporteurs. Je me demande si c'est la façon de faire car l'industrie du transport aérien et la société aérienne sont des entreprises à but lucratif et ne peuvent affecter à ce type d'entreprise que les ressources dont elles disposent.

À mon avis la sécurité est tellement importante, comme le propose le commandant de bord Sheehy, elle est tellement critique pour le public qu'elle devrait peut-être être centralisée au sein d'un organisme public.

Le sénateur Meighen: Oui. Il me semble que le public doit être terriblement mêlé. Ils savent qu'ils payent 12 \$ de plus, ou peu importe le montant, par billet pour financer un système de sécurité présument nouveau et meilleur qui relève de l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, dont le nom dit tout. Cependant, le témoin précédent nous a dit que d'après ce qu'il a pu déterminer, l'argent n'a servi qu'à rembourser les sociétés aériennes pour la fourniture d'agents de sécurité qui reçoivent pour la plupart le salaire minimum et qui sont affectés à l'enregistrement des passagers, et qu'il y a très peu de preuves, s'il en existe, d'une amélioration de la sécurité des passagers ou des marchandises. Avez-vous d'autres observations qui pourraient être différentes? C'est plutôt désolant comme perspective.

M. Sheehy: Nous sommes tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit.

Le mandat de l'ACSTA se limite uniquement au contrôle des passagers et, à la dernière minute, lorsque la question des policiers de l'air a été portée à l'avant-scène, elle a été ajoutée à son mandat. Que nous sachions, l'Association ne donne aucune orientation quant au programme des policiers de l'air. Tout ce qu'elle fait, c'est de s'occuper de la structure de coûts et des aspects comptables connexes.

Tout ce que nous voyons qui a été accompli, c'est que Transports Canada a créé une autre bureaucratie pour se séparer des questions analysées ici. Il s'agit d'une question très familière pour les pilotes, et c'est celle de la responsabilité et de la reddition de comptes. Cela fait partie de notre quotidien. Nous le comprenons, et nous nous en rendons compte lorsqu'il n'y en a pas. Malheureusement, la situation en ce moment est que, si vous

and ask, where do we go to get some accountability here and who is responsible, Transport Canada will tell you, "We are responsible."

Senator Meighen: "We" being...?

Mr. Sheehy: Transport Canada will say that they are responsible, but the reality is it is very difficult to draw the line between what happened here and how the ministry is responsible, because there is CATSA in between. You have the local airport authority in between. What you have now is eight or nine different entities across the country, all basically controlling national security. To me, that is wrong.

I believe that aviation security is a national security issue, and it should not be in the hands of the local airport authorities. They have a role to play, certainly, but it boggles my mind to think that they will be dictating national security issues for all Canadians.

Senator Meighen: What I personally found very disturbing is the total lack of security, it would seem, or improved security in the area of cargo. Surely you must worry as much about me getting on your plane as a great big package and going into the belly of it. At least they check me. They do not check the package going into the belly of your plane. Where is this covered off in your four priorities? Perhaps standardization of airport security screening would cover cargo?

Mr. Johnson: It has always been our suggestion that, as part of this one federally mandated agency to oversee the security issues, all of those programs would be addressed and given a central clearing point. Right now we do not have that. We have everybody playing their own game. We are certainly not getting the bang for our buck, for our 12 bucks.

Senator Meighen: I almost hate to ask you this question because it is only part of the problem, or the solution, and that has to do with the arming of pilots. Does your association or do you personally have a viewpoint on this?

Mr. Johnson: No. We polled our pilots on that question, and basically, what they said was, "If we can have a totally secure cockpit environment —

Senator Meighen: Double-doored?

Mr. Johnson: Double doors — then we do not need to be armed. However, in the absence of that, we would like to have some type of weapon. However, we do not want it to be a lethal weapon." We are looking at all possibilities there.

Senator Meighen: We know that there are air marshals on flights into Reagan, because the Americans have insisted on it. We know that there are air marshals on some other flights. In your view, is there a satisfactory protocol worked out between the pilots, the air marshal and the cabin crew to deal with an emergency?

regardez bien ce qui se passe, vous voyez une situation et vous vous demandez vers qui vous tourner pour avoir une reddition de comptes et qui est responsable; Transports Canada vous dira, «C'est nous».

Le sénateur Meighen: Ce«nous» étant...?

M. Sheehy: Transports Canada dira qu'il est responsable, mais en réalité il est très difficile de tirer un trait entre ce qui s'est passé ici et de quelle façon le ministère est responsable, car il y a l'ACSTA entre les deux. Vous avez l'administration aéroportuaire locale entre les deux. Vous avez maintenant huit ou neuf entités différentes d'un bout à l'autre du pays, et toutes contrôlent essentiellement la sécurité nationale. Pour moi, ça ne va pas.

Je pense que la sécurité aéronautique est une question de sécurité nationale, et elle ne devrait pas reposer entre les mains des administrations aéroportuaires locales. Elles ont un rôle à jouer, c'est certain, mais cela m'agace de penser qu'elles vont dicter des questions de sécurité nationale pour tous les Canadiens.

Le sénateur Meighen: Personnellement, ce que j'ai trouvé de très inquiétant, c'est le manque total de sécurité, ou de sécurité améliorée, dans le domaine du fret. Vous devez sûrement vous inquiéter autant de moi qui monte à bord de votre avion que d'un gros colis qui s'en va dans la soute. Au moins, on m'a contrôlé. Ils ne contrôlent pas le colis qui se retrouve dans la soute à bagages. De laquelle de vos quatre priorités est-ce que cela découle? Peut-être qu'une normalisation du contrôle de la sécurité aéroportuaire couvrirait le fret?

M. Johnson: Nous avons toujours laissé entendre que, puisque nous avons cet organisme chargé par le gouvernement fédéral de chapeauter les questions liées à la sécurité, tous ces programmes relèveraient d'une entité centrale. En ce moment, ce n'est pas ce que nous avons. Tout un chacun fait sa petite affaire. Nous n'en avons certainement pas pour notre argent, nos 12 dollars.

Le sénateur Meighen: J'hésite vraiment à vous poser cette question car ce n'est qu'une partie du problème, ou de la solution, et c'est la question de donner des armes aux pilotes. Est-ce que votre association ou vous personnellement avez un point de vue à ce sujet?

M. Johnson: Non. Nous avons fait un sondage auprès de nos pilotes à ce sujet et, essentiellement, ils nous disent, «Si nous pouvons avoir un poste de pilotage totalement sécuritaire...

Le sénateur Meighen: Doubles portes?

M. Johnson: Doubles portes — alors nous n'avons pas besoin d'armes. Cependant, en l'absence de ces portes, nous aimerais avoir une arme quelconque. Toutefois, nous ne voulons pas que ce soit une arme mortelle». Nous examinons toutes les possibilités.

Le sénateur Meighen: Nous savons qu'il y a des policiers de l'air à bord des avions qui atterrissent à l'aéroport Regan, car les Américains ont insisté sur ce point. Nous savons qu'il y a des policiers de l'air à bord d'autres vols. À votre avis, y a-t-il un protocole satisfaisant entre les pilotes, le policier de l'air et le personnel de cabine advenant une situation d'urgence?

Mr. Johnson: Well, we have no training in that. We are told that the air marshal will make himself known to us if he is on our flight.

Senator Meighen: Does he?

Mr. Johnson: As far as we know, he has, and we insist on that, as a matter of fact. On that point, you asked the expert, Mr. Wilmink. Yes, we need to know who that person is, and we need to work with him.

Senator Meighen: Whose responsibility is it, in your view, or who says it is their responsibility to bring this about? Is it CATSA?

Mr. Sheehy: If I could address that, sir, we were on working groups at Transport, two working groups — the airport working group and the aircraft working group. There were 47 recommendations put together over six, seven months of considerable effort.

They are still on the books, and at some point, I assume that the minister or the government will respond to them. They have not done so yet. One of them was that we would set up a subcommittee and bring subject experts in, for example, Peel Regional Police, the Calgary police, the RCMP, Transport Canada, ACPA, ALPA. Whoever needs to be there as stakeholders would be there.

The Chairman: Excuse me, sir. Just for the record, could you tell us what those acronyms stand for?

Mr. Sheehy: Well, Peel police, Calgary police, RCMP — I will probably miss a few, but CUPE —

The Chairman: It was ACPA and ALPA.

Mr. Sheehy: ACPA is Air Canada Pilots Association. ALPA is the Airline Pilots Association. We work very closely with them, by the way. We have a very good working relationship with ALPA, and on most issues we are together. The other groups were CUPE, Canadian Union of Public Employees, and CAW, Canadian Auto Workers. All of these unions were representing different stakeholders — flight attendants, for example, ticket agents and what have you. That was promised.

That was supposed to precede the implementation of the air marshal program. Unfortunately, the air marshal program took place in isolation to a certain degree, and we are still waiting for some protocols. We are peace officers on board the aircraft under section 2 of the Criminal Code as well. We are the commanders of the aircraft and the peace officers, and we should be the peace officer in charge. All of these small, niggly issues are important. To blast off at 500 miles an hour at 35,000 feet and then have something go wrong when we have never sat down with these people and worked through what we're going to do is a little frightening.

M. Johnson: Eh bien, nous n'avons aucune formation en ce sens. On nous dit que le policier de l'air verra à nous faire savoir qu'il est à bord.

Le sénateur Meighen: Le fait-il?

Mr. Johnson: Que je sache, il le fait, et nous insistons sur ce point. Vous avez d'ailleurs posé des questions à ce sujet au spécialiste, M. Wilmink. Oui, nous devons savoir qui est cette personne, et nous devons travailler ensemble.

Le sénateur Meighen: À votre avis, de qui est-ce la responsabilité ou qui dit que c'est sa responsabilité? Est-ce l'ACSTA?

Mr. Sheehy: Si vous me permettez de répondre, monsieur, nous avons participé à des groupes de travail à Transports, deux groupes de travail — le groupe de travail des aéroports et le groupe de travail des aéronefs. Au bout de six ou sept mois de travail intense, nous avons formulé 47 recommandations en tout.

Elles sont toujours là et je suppose que le ministre ou le gouvernement y répondra à un moment ou un autre. Personne n'y a encore répondu. Une des recommandations était que nous mettions sur pied un sous-comité formé de spécialistes venant, par exemple, du Service de police régional de Peel, de la Police de Galgary, de la GRC, de Transports Canada, de l'APAC et de l'ALPA. Quiconque est une partie intéressée en ferait partie.

Le président: Je m'excuse, monsieur. Pour les fins du compte rendu, pourriez-vous nous dire ce que représentent ces acronymes?

Mr. Sheehy: Eh bien, la police de Peel, la police de Galgary, la GRC — j'en oublierai probablement quelques-uns, mais le SCFP...

Le président: C'était l'APAC et l'ALPA.

Mr. Sheehy: APAC, c'est l'Association des pilotes d'Air Canada. ALPA, c'est Airline Pilots Association. Nous avons une collaboration très étroite avec ces organismes, soit dit en passant. Nous entretenons d'excellents rapports de travail avec l'ALPA, et au sujet de la plupart des questions, nous sommes d'accord. Les autres groupes étaient le SCFP, le Syndicat canadien de la fonction publique, et les TCA, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile. Tous ces syndicats représentaient des parties intéressées différentes — les agents de bord, par exemple, les préposés aux billets, et tout le reste. C'était une promesse.

Cela devait précéder la mise en oeuvre du programme des policiers de l'air. Malheureusement, le programme des policiers de l'air a été mis en place de façon isolée dans une certaine mesure, et nous attendons toujours certains protocoles. En outre, en vertu de l'article 2 du Code criminel, nous sommes des agents de la paix à bord des aéronefs. Nous sommes les commandants de l'aéronef et les agents de la paix, et nous serions l'agent de la paix responsable. Tous ces petits détails sont importants. Nous nous promenons à 500 milles à l'heure à 35 000 pieds d'altitude. Que quelque chose n'aille pas alors que nous n'avons jamais rencontré ces gens pour décider de ce que nous devrions faire, c'est un peu inquiétant.

Senator Meighen: First Officer Cooper, you wrote a very extensive paper on security concerns right after September 11, three days after, I think.

Mr. Cooper: Yes, sir.

Senator Meighen: It was very detailed and very prescient, I think. What, if anything, just for our work as a committee, in this paper would you change now in light of another 12 months of experience?

Mr. Cooper: Is that the appreciation, sir, or the perspective?

Senator Meighen: "Cockpit Security and Appreciation."

Mr. Cooper: Okay. That particular paper highlighted a threat analysis approach to the post-September 11 situation.

Senator Meighen: As well as the paper you did on "The Way Ahead."

Mr. Cooper: Yes.

Senator Meighen: Both of them.

Mr. Cooper: Frankly, sir, I cannot think of anything I would change in any of those papers.

I think it is becoming more and more apparent that the integrated approach that was proposed in our security plan "The Way Ahead" is the way to go to bring into place a defence-in-depth type of approach to security, where a protagonist has to go through a series of obstacles before he finally gets to wherever he wants to go, whether it be the cockpit or the baggage area, or whatever. That approach, I think, is still very much advised. As for the threat analysis that I did in the original two papers, I think events have borne out that those threats are as serious as I originally conceived, and, no, I do not see a change in anything.

Senator Meighen: Are you getting full cooperation from the airport authorities to the extent of their abilities, or does it vary across the country?

Mr. Johnson: No, and that is one of our problems. Very early on in the events after September 11, one of our points, or issues, was a nationally administered pass system. We had cases where one airport would not honour the passes that were issued by another airport, even though they all went through the same supposed screening process. One was issued in Montreal, one was issued in Vancouver, and so on, and they would not honour those passes.

My understanding is that we have a turf war — it cannot be termed any more than that — in which obstacles are being put up that would not allow for a national pass system.

Le sénateur Meighen: Copilote Cooper, vous avez rédigé un document très exhaustif sur les préoccupations en matière de sécurité immédiatement après le 11 septembre, trois jours après, si je me rappelle bien.

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Meighen: Il était très détaillé et très prescient, je pense. Que changeriez-vous, le cas échéant, uniquement pour notre travail en tant que comité, dans votre document maintenant que 12 mois se sont écoulés?

M. Cooper: Parlez-vous de l'appréciation, monsieur, ou de la perspective?

Le sénateur Meighen: Le document intitulé «Cockpit Security and Appreciation».

M. Cooper: Très bien. Ce document en particulier mettait en évidence une approche de l'analyse de la menace en ce qui concerne la situation après le 11 septembre.

Le sénateur Meighen: Tout comme le document que vous avez rédigé et qui est intitulé «The Way Ahead».

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Meighen: Les deux.

M. Cooper: Honnêtement, monsieur, je ne peux penser à quoi que ce soit que je changerais dans ces deux documents.

Je pense qu'il est de plus en plus évident que l'approche intégrée proposée dans notre plan de sécurité «The Way Ahead» est la façon de mettre en place une approche de la sécurité du type du principe des barrières multiples, où un protagoniste doit traverser une série d'obstacles avant de parvenir à sa destination, que ce soit le poste de pilotage, la soute à bagages, ou peu importe. Cette approche, je pense, demeure très conseillée. Pour ce qui est de l'analyse de la menace que j'ai faite dans les deux premiers documents, je pense que les événements ont confirmé que ces menaces sont aussi graves que ce que j'avais indiqué à l'origine et, non, je ne vois aucun changement que je pourrais faire.

Le sénateur Meighen: Obtenez-vous une pleine collaboration des administrations aéroportuaires dans toute la mesure de leurs capacités, ou est-ce que cela varie d'un bout à l'autre du pays?

M. Johnson: Non, et c'est là un de nos problèmes. Très tôt après les événements du 11 septembre, un de nos points, ou problèmes, était d'avoir un système de laissez-passer administré à l'échelle nationale. Nous avons eu des cas où un aéroport ne reconnaissait pas les laissez-passer délivrés par un autre aéroport, même s'ils avaient tous été soumis au même processus de contrôle. Un laissez-passer avait été délivré à Montréal, un autre à Vancouver, et ainsi de suite, et les administrations aéroportuaires ne reconnaissaient pas ces laissez-passer.

J'en déduis que nous avons une guerre intestine — je ne trouve pas d'autres mots pour décrire la situation — dans laquelle on érige des obstacles pour contrer un système national de laissez-passer.

We think that we have the technology for the biometrically enhanced pass system. We have, supposedly, with the security tax, the money to do it. We are over a year after September 11 and, as far as I know, nothing has been done about it.

We really need that. We need our passes to be honoured wherever we go within Canada. We do not have that now, and it needs to be done.

We keep hearing stories about, with the demise of Canada 3000, there were 700 security passes out there that could not be accounted for. That alone should get you working on a new security pass. A year is enough. Let us get those passes straightened out, so that the people going through security and using their passes are known to everybody.

The Chairman: As a footnote to that, could you tell the committee where your passes are not being honoured? It is important that we know where the problems are.

Mr. Johnson: Actually, right now it is in Toronto. We cannot go through any kind of alternate screening at all in Toronto. We have the ability to go through alternate screening at some other airports, but not all of them. I think Montreal is the other one.

The Chairman: Could you define "alternate screening" for the committee, please?

Mr. Johnson: It is a place for employees and crews to go through where we may be checked or we may not be checked. You just have to show your security badge and go through a screening process there.

The Chairman: Are you checked at these alternate screening places?

Mr. Johnson: Yes, we are.

The Chairman: We have noticed a change in Ottawa, for example, where there is now an alternate screening facility. Have any of you passed through Ottawa since the facility has been put in place?

Mr. Sheehy: Yes, I have.

The Chairman: How often are you checked when you go through there?

Mr. Sheehy: We are always checked.

The Chairman: How often are you searched?

Mr. Sheehy: It is a different level. They have a system of identifying who you are based on your pass system. There is a list of missing passes, as well, that they can crosscheck. They look at me, and they look at the picture, and they look at a list to see if I am on it. If I am on a good guy list or a bad guy list, it is clear, and they let me access the aircraft.

If they choose to, they can put you through X-ray at that point. At this point, that is how it is being dealt with.

That brings up to the issue of threat assessment, as First Officer Cooper was explaining. We are considered by Transport Canada, we are considered by CSIS and we are considered, I

Nous pensons avoir la technologie pour le système de laissez-passer biométriquement amélioré. Nous sommes censés, avec la taxe de sécurité, avoir l'argent pour le faire. Nous voici un an plus tard et, que je sache, rien n'a encore été fait à ce sujet.

Nous en avons vraiment besoin. Il faut que nos laissez-passer soient reconnus peu importe où nous allons au Canada. Nous n'avons pas encore cela, et il faut que nous l'ayons.

Nous continuons d'entendre des histoires, avec la disparition de Canada 3000, selon lesquelles 700 laissez-passer de sécurité n'auraient pas été retournés. Ce point à lui seul devrait vous inciter à mettre en place un nouveau laissez-passer de sécurité. Une année, c'est suffisant. Mettons de l'ordre dans les laissez-passer afin que les personnes qui franchissent les points de sécurité et qui utilisent leurs laissez-passer soient connues de tous.

Le président: Pour terminer, pourriez-vous dire au comité à quel endroit on n'a pas reconnu vos laissez-passer? Il est important que nous sachions où se trouvent les problèmes.

Mr. Johnson: En réalité, en ce moment, c'est à Toronto. Nous ne pouvons franchir aucun contrôle de remplacement à Toronto. Nous avons la capacité de franchir le contrôle de remplacement dans certains aéroports, mais pas dans tous. Je pense que Montréal est l'autre.

Le président: Pourriez-vous définir pour le comité ce que vous entendez par «contrôle de remplacement»?

Mr. Johnson: C'est un endroit où les employés et les membres d'équipage passent et où on peut les contrôler ou non. Vous n'avez qu'à montrer votre insigne de sécurité et vous passez un contrôle.

Le président: Vous contrôle-t-on à ces contrôles de remplacement?

Mr. Johnson: Oui.

Le président: Par exemple, nous avons remarqué un changement à Ottawa où il y a maintenant une installation de contrôle de remplacement. Est-ce qu'il y en a parmi vous qui sont venus à Ottawa depuis que cette installation a été mise en place?

Mr. Sheehy: Oui, moi.

Le président: À quelle fréquence vous contrôle-t-on à cet endroit?

Mr. Sheehy: Nous sommes toujours contrôlés.

Le président: À quelle fréquence vous fouille-t-on?

Mr. Sheehy: C'est un niveau différent. Ils ont un système pour vous identifier en fonction de votre système de laissez-passer. Il y a une liste des laissez-passer manquants, qu'ils peuvent également contre-vérifier. Ils me regardent, ils regardent la photo et ils vérifient sur la liste si j'y suis. Si je suis sur la liste des bons gars, c'est autorisé, et ils me donnent accès à l'aéronef.

S'ils le veulent, ils peuvent vous soumettre à ce moment-là à la radiographie. Pour l'instant, c'est ainsi que ça se passe.

Tout cela m'amène à la question de l'évaluation de la menace, comme l'expliquait le copilote Cooper. Transports Canada, le SCRS et, je l'espère, le public voyageur nous considèrent comme

hope, by the general travelling public as a very low threat group of people. What has happened is, for whatever reason — and it probably is the fact that we have a fractured system across the country, certain airports — one individual, actually — has decided to continue to demand that, or to consider us to be a high risk group of employees.

The Chairman: Who is the individual?

Mr. Sheehy: I will not say “individual”; I will say “entity” — the Toronto airport.

The Chairman: You raised the question of passes that have been cancelled or discontinued. This committee does not understand why that system is in place. Perhaps you could explain it to us. It seems to us that it would make more sense, given the testimony that we have received on how easy it is to forge passes, to have active passes that are enforced rather than a list of cancelled passes that should not be enforced.

You mentioned that your pass is checked against a list of cancelled passes. Do you think that this is a useful function?

Mr. Sheehy: I would say it has limited use. What we have suggested, and is part of the working group recommendation as well, is that the whole pass system be regenerated, the old pass system cancelled, and a national pass system re-introduced.

In order to do that, we have to go to biometrics, smart cards, et cetera. This will solve 99 per cent of these small irritants that are creeping in on a day-to-day basis.

Senator Meighen: I heard you say a national pass system should be “re-introduced.” Did we formerly have a national pass system?

Mr. Sheehy: What we have in place now is not really a national pass system. All individuals have a pass issued by the local airport authority. The background checks of these individuals are supposedly taken care of by CSIS, RCMP, et cetera. What you have is a pass that is generated out of Montreal, another pass that is issued out of Toronto, and Toronto has decided that they will make a decision on who they will allow through.

There is no real national pass system. There is a real national background check for everyone, but there is no in-place national pass system at this time.

Mr. Johnson: I would like to clarify one issue. All through this period of time, the Air Canada pilots did not want special handling here. What we want is one level of screening for everyone. If the pilot has a pass issued by a relevant authority, he should be treated no worse than somebody who runs the kiosk inside security or somebody else. We see that the way to solve this problem is to have everybody checked, not just the pilots and the flight attendants.

un groupe de personnes qui présentent une très faible menace. Ce qui s'est passé, pour une raison ou une autre — et c'est probablement le fait que nous avons un système fracturé d'un bout à l'autre du pays, certains aéroports — une personne, en réalité — a décidé de continuer à exiger cela, ou de nous considérer comme un groupe d'employés présentant un risque élevé.

Le président: Qui est cette personne?

M. Sheehy: Je ne dirai pas une «personne»; je dirai une «entité» — l'aéroport de Toronto.

Le président: Vous avez soulevé la question des laissez-passer qui ont été annulés ou supprimés. Notre comité ne comprend pas pourquoi ce système est en place. Peut-être que vous pourriez nous l'expliquer. Il nous semble qu'il serait plus logique, compte tenu des témoignages que nous avons entendus quant à la facilité avec laquelle on peut contrefaire des laissez-passer, d'avoir des laissez-passer actifs qui sont reconnus plutôt qu'une liste de laissez-passer annulés qui ne devraient pas être reconnus.

Vous avez mentionné que l'on vérifie votre laissez-passer par rapport à une liste des laissez-passer annulés. Pensez-vous que ce contrôle a une fonction utile?

M. Sheehy: Je dirais qu'il a une utilité limitée. Notre proposition, et elle fait partie des recommandations du groupe de travail également, c'est que tout le système de laissez-passer soit refait, que l'ancien système soit annulé et que l'on mette en place un système national de laissez-passer.

À cette fin, nous devons avoir recours à la biométrie, aux cartes intelligentes, et cetera. On éliminera ainsi 99 p. 100 des petits irritants de tous les jours.

Le sénateur Meighen: Je vous ai entendu dire qu'un système national de laissez-passer devrait être «remis en place». En avions-nous déjà un auparavant?

M. Sheehy: Ce que nous avons en ce moment, ce n'est pas vraiment un système national de laissez-passer. Toutes les personnes ont un laissez-passer délivré par l'administration aéroportuaire locale. Le SCRS, la GRC, et cetera, sont censés se charger de la vérification des antécédents de ces personnes. Ce que vous avez, c'est un laissez-passer produit à Montréal, un autre laissez-passer délivré à Toronto, et Toronto a décidé qu'il décidera qui il laisse passer.

Il n'y a donc pas de véritable système national de laissez-passer. Il y a une véritable vérification nationale des antécédents pour tous, mais on n'a pour l'instant aucun système national de laissez-passer en place.

M. Johnson: J'aimerais clarifier un point. Pendant tout ce temps, les pilotes d'Air Canada n'ont pas voulu de traitement de faveur. Ce que nous voulons, c'est un niveau de contrôle pour tous. Si le pilote détient un laissez-passer délivré par une administration compétente, il devrait être traité sur le même pied qu'une personne chargée du kiosque de la sécurité ou que qui que ce soit d'autre. Nous constatons que la façon de résoudre ce problème, c'est que tous soient contrôlés, pas seulement les pilotes et les agents de bord.

The Chairman: I am shocked to hear that you are having problems at Pearson. Certainly, this committee has had nothing but cooperation from that airport.

Senator Atkins: Thank you, gentlemen, for being here this morning. I want to follow up with the GTAA thing, but before I do I will note that one of the challenges for this committee is the question of whether the kind of testimony witnesses give us is a threat to our security, or whether things should be dealt with in a quiet way or in such a way that the public does not know.

Could I have your view on that?

Mr. Johnson: In my opening remarks, I said that we appreciated the transparency that this committee brings to these hearings. We think, similarly to Mr. Wilmink, that they should be held in public and that everybody should know what is going on. That is the only way that we will get the kind of measures in place to stop this kind of stuff.

I do not think we have to go into express detail about what is being done, just that, of so many people that tried to penetrate the security system, this many got through. Those are the kinds of statistics that will get people moving.

Senator Atkins: It is not really telling the terrorists something that they do not already know?

Mr. Johnson: I do not think so. We feel closely with Mr. Wilmink. With the systems that we have in place at the airport, we will stop the fringe terrorist. We will not stop the dedicated, well-trained, well-financed ones.

Senator Atkins: Our Chair was joking that we get along well with the GTAA. You are having the same difficulties as we are having.

Mr. Johnson: Absolutely.

Senator Atkins: Mr. Sheehy's comments about the Peel County Police surprised me, because we have not had much cooperation from them, either. When we asked for them to appear before this committee, the chief refused.

It comes down to a fundamental issue of whether the entire security question should be under a federal jurisdiction, like the RCMP, or whether it should be delegated, depending on the area, through the municipalities. We run into this issue with the port question in Halifax. When the port police were eliminated, the question arose of whether the local police should do their job.

It is a matter of how well-trained individuals are to deal with the kind of assignments that they are given. Do you have any comments?

Mr. Sheehy: Yes I do. I cannot really respond to why Peel police have been reluctant to show up here — and you had correspondence with the chief. I deal more with the day-to-day operation at the airport, I deal with these people on a day-to-day basis, and I find that they are very, very good.

Le président: Je suis sidéré d'entendre que vous avez des problèmes à Pearson. En tant que comité, nous n'avons eu qu'une bonne collaboration de cet aéroport.

Le sénateur Atkins: Merci, messieurs, d'être venus ce matin. J'aimerais poursuivre sur la question de la GTAA, mais auparavant je ferai remarquer que l'un des défis pour notre comité est la question de savoir si le témoignage des témoins que nous entendons constitue une menace pour notre sécurité, ou si les choses devraient être examinées en douceur ou de façon à ce que le public ne soit pas au courant.

Pourriez-vous me dire ce que vous en pensez?

Mr. Johnson: Dans mes remarques liminaires, j'ai dit que nous savons gré de la transparence des audiences de votre comité. Tout comme M. Wilmink, nous pensons que les audiences devraient être publiques et que tout le monde devrait savoir ce qui se passe. C'est la seule façon pour nous d'avoir les mesures en place pour mettre fin à cette situation.

Je ne pense pas que nous ayons à rentrer dans les menus détails sur ce qui se fait, il suffit de dire que tant de personnes ont essayé de pénétrer le système de sécurité, et que tant de personnes ont réussi. Voilà les statistiques qui vont faire bouger les gens.

Le sénateur Atkins: Ce n'est pas vraiment comme si on apprenait aux terroristes des choses qu'ils ne savent pas déjà?

Mr. Johnson: Je ne le pense pas. Nous avons les mêmes sentiments que M. Wilmink. Avec les systèmes que nous avons en place en ce moment à l'aéroport, nous arrêterons les terroristes marginaux, périphériques. Nous n'arrêterons pas les terroristes déterminés, bien formés et bien financés.

Le sénateur Atkins: Notre président blaguait lorsqu'il a dit que nous nous entendions bien avec la GTAA. Vous avez les mêmes difficultés que nous.

Mr. Johnson: Tout à fait.

Le sénateur Atkins: Les observations de M. Sheehy au sujet du service de police du comté de Peel m'ont surpris, car nous n'avons pas eu beaucoup de collaboration de leur part non plus. Lorsque nous leur avons demandé de comparaître devant notre comité, le chef a refusé.

Tout revient à une question fondamentale: savoir si toute la question de la sécurité devrait relever d'un organisme fédéral, comme la GRC, ou si elle devrait être déléguée, selon la région, aux municipalités. Nous avons ce problème avec la question du port à Halifax. Lorsque la police portuaire a été éliminée, la question s'est posée de savoir si le corps policier local devrait prendre la relève.

C'est la question de savoir si les personnes ont la formation voulue pour exécuter les tâches qu'on leur confie. Avez-vous des commentaires?

Mr. Sheehy: Oui. Je ne peux vraiment pas dire pourquoi le service de police de Peel a été réticent à comparaître devant vous — et vous correspondiez avec le chef. Je m'occupe davantage des opérations quotidiennes à l'aéroport, je traite avec ces gens sur une base quotidienne et je constate qu'ils sont très très bons.

One issue — I think this committee is quite insightful — is that if you do not have a police jurisdiction, in other words, Peel, Calgary, RCMP, et cetera, the police have a mandate to be objective. This is part of the Police Act. They will come into a room and they will deal with each and every one of us — that is their constitutional requirement — as equals. If you have a police force that is paid for by the local corporation, you have a conflict of interest there. We are not only looking at a reduction in the quality of people, but now we have an issue of independence. I am deeply concerned about that, and this is what the fractured operation that is in place right now is leading to — and very, very rapidly, by the way. As I told you earlier, we are asking this committee to turn around the Titanic. You look like very capable people, but the Titanic is a pretty big ship, it has a lot of momentum right now and it may be rudderless. Somebody is going to have to volunteer to get down there and put a rudder back on.

Senator Atkins: Why, in your view, would the GTAA or the Peel police not want to appear before a committee acting in the public interest like this one?

Captain Sheehy: I cannot answer that. You will have to ask them. If I had the answer, I would have the answer to the puzzle.

Senator Atkins: All right. I should like to return to the marshal situation. We were under the impression that there were situations where the marshals were not telling aircrews that they were onboard aircraft.

Captain Johnson: Well, according to the way that the program is set up, they are required to make their presence known. You have to understand that a lot of the problems that are generated by having someone with a weapon on the airplane are generated when people do not know. I will use this example. Prior to 9/11, we would have, on occasion, police officers accompanying deportees and criminal suspects on the airplane. Quite often, as pilots, it would come to our attention when, in the course of the flight, this officer would reach over to get something, the passenger across the aisle would see the gun, and all of a sudden become upset that someone had a gun on the airplane and would report it to the flight attendant and the pilot would get involved. At that point, we knew who that person was and we could allay any fears that they had. We need to know those people and that they are on our airplanes.

The Chairman: As commander of the aircraft, an armed constable coming on the plane is required to present documentation to you, and you have the authority to bar him from the aircraft. Is that correct?

Captain Sheehy: That is correct.

Captain Johnson: Yes.

Une chose — je pense que votre comité est passablement perspicace — c'est que si vous n'avez pas un corps de police qui a compétence, en d'autres mots Peel, Calgary, GRC, et cetera, le mandat de la police est d'être objectif. Cela fait partie de la Loi sur la police. Les policiers vont venir dans une pièce et vont s'occuper de chaque personne qui s'y trouve — c'est leur exigence constitutionnelle — sur un pied d'égalité. Si vous avez un corps policier qui est payé par la société locale, vous avez un conflit d'intérêts. Non seulement c'est une diminution de la qualité des gens, mais nous avons un problème d'indépendance. Cette question m'inquiète beaucoup, et c'est ce à quoi le système fracturé actuellement en place nous mène — et très, très rapidement, soit dit en passant. Comme je vous l'ai dit plus tôt, nous demandons au comité de faire marche arrière. Vous semblez être des gens très compétents et nous vous demandons une tâche considérable, car le système a acquis sa vitesse et n'a peut-être plus de direction. Il y a quelqu'un qui va devoir se porter volontaire pour en prendre la direction.

Le sénateur Atkins: À votre avis, pourquoi est-ce que la GTAA et le service de police de Peel ne voudraient pas comparaître devant un comité qui agit dans l'intérêt du public?

M. Sheehy: Je ne peux répondre à cette question. Vous devrez leur demander. Si j'avais la réponse, j'aurais la réponse au casse-tête.

Le sénateur Atkins: Très bien. J'aimerais revenir à la question des policiers de l'air. Nous avions l'impression qu'il y avait des situations où ces policiers ne disaient pas aux équipages de vol qu'ils étaient à bord de l'avion.

M. Johnson: Eh bien, selon la façon dont le programme est constitué, ils sont tenus de manifester leur présence. Vous devez comprendre qu'un grand nombre des problèmes liés au fait qu'une personne à bord de l'avion porte une arme surviennent lorsque les gens ne le savent pas. Prenez l'exemple suivant. Avant le 11 septembre, nous avions, à l'occasion, des policiers qui accompagnaient des personnes expulsées ou des criminels soupçonnés à bord d'un avion. Assez souvent, en tant que pilotes, cette situation était portée à notre attention lorsque, en vol, le policier s'étirait pour aller chercher quelque chose et que le passager d'un siège voisin voyait l'arme. Soudainement, ce passager s'inquiétait du fait qu'une personne avait une arme à bord de l'avion et le signalait à l'agent de bord et le pilote devait intervenir. À ce moment-là, nous savions qui était la personne et nous pouvions apaiser toutes les craintes à ce sujet. Nous devons savoir qui sont ces personnes et si elles sont à bord de nos avions.

Le président: En tant que commandant de bord de l'avion, un policier armé qui monte à bord est tenu de vous présenter la documentation nécessaire et vous avez le pouvoir de lui interdire l'accès à l'avion. Est-ce exact?

M. Sheehy: C'est exact.

M. Johnson: Oui.

The Chairman: If I recall correctly, Senator Atkins, the concern was that no direction was given as to what to do in the event that something happened. We heard this from your brother or sister organization. I take it you are expressing the same concern?

Captain Johnson: Yes.

Senator Atkins: To continue with the theme of aircraft security and the double-door configuration, are you talking primarily about large aircraft, rather than Dash-8s or the smaller aircraft that are flying regionally?

Captain Johnson: Yes. I am going to give that one to Mr. Sheehy, because I have not seen the actual double-door system and which aircraft it can be applied to.

Captain Sheehy: We have a concept in the aviation piloting profession that there is one level of security and one level of safety for everyone. Our position, I would assume, and I am not necessarily speaking on behalf of the entire organization, is that we want to put into place the same level of safety on a 767 or a 747, and passengers would enjoy that same kind of safety and security as an individual flying a Dash-8 between Winnipeg and Saskatoon. Now, I am not sure how you do it. You can do a threat assessment or a risk assessment on this thing, and you can find it is probably bigger aircraft flying overseas and international flights that are at a higher risk. There is a cost factor, and we are sensitive to that, but that would be, I think, on principle, the position. We would have to say "one level of security for everyone."

Senator Atkins: I do not know how you do that with the configuration.

Captain Sheehy: I am not a technician.

Senator Atkins: As one who flies a lot, as most of this panel do, I always feel more secure on a Dash-8 than I would on a larger aircraft. I do not think anyone who is trying to cause any major problems would pay much attention to it.

Captain Sheehy: Right, well, that is when you get into the threat assessment issue, the threat analysis. Maybe what you said has a lot of validity to it. We do not necessarily need to have a double door on a 19-passenger airplane. You probably do on a 747 or a 767 flying overseas.

Senator Atkins: As for the security risk program that the previous witness was talking about, do you think that should be done on a broad basis, as well as on an individual airport basis, because airports are different? Do you see them as being different, or do you see it generally as being the same problem wherever you go?

Captain Sheehy: I go along with the previous gentleman 100 per cent. What we have to do is sit down and do a threat assessment right across the country first, then compare it to best practices internationally and globally, and then bring it down to specific airports. I think what he said is true, and I do not

Le président: Si je me rappelle bien, sénateur Atkins, l'inquiétude était qu'aucune directive n'avait été donnée quant à savoir ce qu'il fallait faire s'il se produisait un incident. C'est que nous avons entendu de votre organisation soeur. J'en déduis que vous avez la même inquiétude?

M. Johnson: Oui.

Le sénateur Atkins: Pour poursuivre avec le thème de la sécurité dans les avions et des doubles portes, parlez-vous principalement des gros porteurs, plutôt que des Dash-8 ou des avions plus petits sur les vols régionaux?

M. Johnson: Oui. Je vais vous référer à M. Sheehy, car je n'ai pas vu le système à doubles portes et je ne sais pas à quel avion il peut s'appliquer.

M. Sheehy: Nous avons un concept chez les pilotes d'avion selon lequel il y a un niveau de sécurité et un niveau de sûreté pour chacun. Notre position, je dirais, et je ne parle pas nécessairement au nom de toute l'organisation, est que nous voulons mettre en place le même niveau de sûreté à bord d'un 767 ou d'un 747, et les passagers auraient la même sorte de sûreté et de sécurité qu'une personne à bord d'un *Dash-8* qui fait la liaison entre Winnipeg et Saskatoon. Je ne suis pas certain de quelle façon cela se fait. Vous pouvez effectuer une évaluation de la menace ou une évaluation du risque à ce sujet, et vous pouvez constater que ce sont probablement les gros porteurs sur les vols outre-mer et internationaux qui sont les plus à risque. Il y a un facteur de coût, et nous sommes sensibles à cela, mais ce serait en principe, je pense, la position. Pour nous, ce serait «un niveau de sécurité pour tous».

Le sénateur Atkins: Je ne sais pas comment vous vous y prenez avec la configuration.

M. Sheehy: Je ne suis pas un technicien.

Le sénateur Atkins: Comme je suis une personne qui prend beaucoup l'avion, comme la plupart des membres du comité, je me sens toujours plus en sécurité à bord d'un *Dash-8* que d'un gros porteur. Je ne pense pas que quiconque essaie de causer des gros problèmes y accorderait beaucoup d'attention.

M. Sheehy: Eh bien, c'est à ce moment-là que vous procédez à l'évaluation de la menace, l'analyse de la menace. Ce que vous avez dit est peut-être très logique. Nous n'avons pas nécessairement besoin d'une double porte dans un avion de 19 passagers. Vous en avez probablement besoin pour un 747 ou un 767 qui fait une liaison outre-mer.

Le sénateur Atkins: En ce qui concerne le programme des risques pour la sécurité dont le témoin précédent a parlé, pensez-vous qu'il faudrait que cela soit fait de façon générale, ainsi que pour chaque aéroport, car les aéroports sont différents? Les considérez-vous différents, ou estimatez-vous qu'en général c'est le même problème, peu importe où vous allez?

M. Sheehy: Je suis en total accord avec le témoin précédent. Ce qu'il faut faire, c'est s'asseoir et évaluer la menace d'un bout à l'autre du pays tout d'abord, puis faire une comparaison par rapport aux pratiques exemplaires à l'échelle internationale et mondiale, et enfin ramener le tout aux aéroports précis. Je pense

necessarily blame anyone. There is a lot of demand on resources and time and people post-9/11, I think. My hat is off to a lot of people in Transport Canada. They are hard-working people, they are great people. I know them, and they did the best they could, but this is a huge undertaking. Nobody had ever been faced with this before, but we are well into a year after, and so we would like to see some results come out. The recommendations are something we are waiting for. We have been told that they are coming forward shortly. It may be out tomorrow and we will have to apologize for all the stuff we said here today, but as it stands right now, this is where we are.

Senator Atkins: The impression I am getting is, if there is an airport that gives you more problems than concerns, it is Pearson.

Captain Sheehy: Well, I would say it has created, instead of a cooperative attitude and a cooperative paradigm that we were used to — we are used to dealing with Transport Canada, where we have been on working groups before. We have dealt with their regulators, their bureaucrats. They are slow, they are deliberate, and we are used to moving at 500 miles an hour. There is a slightly different mindset there. However, all I will say is that we come from a position and a spirit of cooperation, and it is not evident. You cannot have dialogue when someone will not speak to you, as you gentlemen and ladies are quite aware. If there is an issue with this entity or that entity and they do not show up in front of you, what conclusion are you supposed to draw from that? That is where we are at with them.

I do not think we are alone. I believe this is straight across the board.

Senator Cordy: It was interesting, Captain Johnson, that your opening remarks dealt with transparency and the fact that the Canadian public deserves to know what is going on — not every single detail, but certainly the overall importance of knowing about security at the airport.

One of the questions I was about to ask was why you felt there was a lack of cooperation with the Toronto Airport Authority, but I think you have stated that it is probably best to ask them that question, if one can get to speak with them.

You mentioned having an overall government agency to coordinate, and to have responsibility for, security at all the airports, because we heard from our previous witness that sometimes the various arms within the airports do not really know what each other is doing.

Do you think that the mandate of CATSA is too limited to do this job?

Mr. Johnson: I think they probably have the mandate to do it, but they are not taking that broad a brush stroke at it. I think that the government could make their mandate as broad as they wanted to. When we first heard that they were going to set up this board, we thought that that would be the board that we were

que ce qu'il a dit est vrai, et je ne blâme pas nécessairement qui que ce soit. Il y a énormément de demandes pour les ressources et le temps ainsi que les gens depuis le 11 septembre. Je lève mon chapeau à une foule de gens à Transports Canada. Ils travaillent très fort, ce sont des gens magnifiques. Je les connais et ils ont fait tout ce qu'ils pouvaient, mais l'entreprise est énorme. Personne n'avait fait face à une telle situation auparavant, mais cela fait déjà un an et nous aimerais bien voir quelque résultat. Nous attendons les recommandations. On nous a dit qu'on les connaîtrait sous peu. Ce sera peut-être demain et nous devrons alors nous excuser pour tout ce que nous aurions dit ici aujourd'hui, mais pour l'instant, c'est la situation.

Le sénateur Atkins: L'impression que j'ai, s'il y a un aéroport qui vous cause plus de problèmes que d'inquiétudes, c'est Pearson.

M. Sheehy: Eh bien, je dirais qu'il a créé, au lieu d'une attitude de collaboration et d'un paradigme de collaboration auxquels nous avons été habitués — nous avons l'habitude de traiter avec Transports Canada, où nous avons participé à des groupes de travail auparavant. Nous avons traité avec leurs organismes de réglementation, leurs bureaucraties. Ils sont lents, ils sont méticuleux, et nous nous déplaçons habituellement à 500 milles à l'heure. Ce n'est pas tout à fait le même état d'esprit. Cependant, tout ce que je dirai c'est que nous avons une position et un esprit de collaboration, et ce n'est pas évident. Vous ne pouvez pas avoir de dialogue si quelqu'un ne vous parle pas, comme vous le savez très bien. S'il y a un problème avec une entité ou une autre, et si ces gens ne viennent pas vous parler, quelle conclusion êtes-vous censés en tirer? C'est là où nous en sommes avec eux.

Je ne pense pas que nous soyons les seuls. Je pense que c'est généralisé.

Le sénateur Cordy: Commandant Johnson, j'ai trouvé intéressant que vos remarques liminaires traitent de transparence et du fait que le public canadien mérite de savoir ce qui se passe — pas tous les menus détails, mais certainement l'importance globale de savoir ce qui se passe en matière de sécurité à l'aéroport.

Une des questions que je voulais vous poser, c'était pourquoi vous estimiez qu'il y avait un manque de collaboration de l'administration aéroportuaire de Toronto, mais je pense que vous avez indiqué qu'il est probablement mieux que nous leur posions la question, si on peut parvenir à leur parler.

Vous avez parlé d'un organisme gouvernemental global pour coordonner et pour assumer la responsabilité en ce qui concerne la sécurité dans tous les aéroports, car nous avons entendu de notre témoin précédent que parfois les divers services dans les aéroports ne savent pas vraiment ce que font les autres.

Pensez-vous que le mandat de l'ACSTA est trop limité à cet effet?

M. Johnson: Je pense que cet organisme a le mandat de le faire, mais qu'il ne le fait pas de façon globale. Je pense que le gouvernement pourrait élargir son mandat autant qu'il le veut. Lorsque nous avons entendu pour la première fois parler de la création de cet organisme, nous avons pensé qu'il s'agirait de

talking about, somebody who would take on the issue of security right across the nation and provide the coordination and the direction on how to apply the policies and everything that was developed. From what we see right now, they have not done that. They have taken a very narrow view of what their mandate is, so I do not think the CATSA people are the ones that need to do this.

Senator Cordy: Are you suggesting another body?

Mr. Johnson: Another body, or broaden the mandate.

Senator Cordy: Of CATSA.

Mr. Johnson: One of the two.

Senator Cordy: You talked about the role of the RCMP at the airport, and in Toronto the role of the Peel police. Should the role of the RCMP be broadened at the airports across Canada? We see that the RCMP is certainly a presence in the airports. Should their role be broadened?

Mr. Johnson: I think I will leave that to Matt. He is the security gentleman there.

Mr. Sheehy: The RCMP is an excellent organization, and a terrific police organization. However, we have a well-run airport in Toronto, for example, and Peel local police are taking care of that. It is a local jurisdiction, and there is a certain aspect of owning the jurisdiction. They live in the jurisdiction, so there is some advantage there. In Calgary, they have the Calgary police taking care of Calgary airport. The RCMP takes care of Vancouver. Personally, I do not think there is an issue of any particular policing agency taking over the whole oversight of policing at the airports. All we need is a coordination of all these groups. That is lacking, and we have tried to address it; they have tried to address it.

Once again, you have to have some leadership at the top. We always go back to poor old Transport Canada and ask them to do things that they may not have the resources to handle right now. That is what is lacking, is the coordination. As far as the RCMP is concerned, they are great, but so are Peel and Calgary and Halifax.

Senator Cordy: It would depend on the particular airport, and the airport should have the mandate to select. Do you feel that an independent police force should have access, be it RCMP, Peel or whomever?

Mr. Sheehy: Well, maybe you can expand on your question just a little. I am not sure if you mean the mandate of the policing agency would be too limited, or are we going back to the original speaker, who indicated that maybe they could resource the police in a different way?

Senator Cordy: I think that what I am looking at is resourcing the police in a different way. When you go through security at the Halifax airport, you see an RCMP officer who may be standing there, and you are wondering, well, maybe they should be doing a

l'organisme dont nous parlions, un organisme qui allait s'occuper de la sécurité d'un bout à l'autre du pays et assurer la coordination et l'orientation sur la façon de mettre en application les politiques et tout ce qui était mis au point. D'après ce que nous voyons en ce moment, ce n'est pas ce qu'ils ont fait. Ils ont adopté un point de vue très étroit de leur mandat de sorte que je ne pense pas que ce soit les gens de l'ACSTA qui sont les personnes qui doivent le faire.

Le sénateur Cordy: Proposez-vous un autre organisme?

M. Johnson: Un autre organisme, ou un mandat plus large.

Le sénateur Cordy: De l'ACSTA.

M. Johnson: Un des deux.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé du rôle de la GRC à l'aéroport et, à Toronto, du rôle de la police de Peel. Le rôle de la GRC devrait-il être élargi dans les aéroports d'un bout à l'autre du pays? Nous savons que la GRC est de toute évidence présente dans les aéroports. Son rôle devrait-il être élargi?

Mr. Johnson: Je pense que je vais laisser Matt vous répondre. Il est celui qui s'occupe de la sécurité là-bas.

M. Sheehy: La GRC est une excellente organisation, et un service policier de premier ordre. Cependant, nous avons à Toronto un aéroport qui est bien administré, par exemple, et le service policier local de Peel s'en occupe. Il s'agit d'une compétence locale, et il y a un certain aspect lié à cette compétence. Ces gens vivent dans la région, de sorte que cela constitue un avantage. À Calgary, ils ont le corps policier de Calgary qui s'occupe de l'aéroport de Calgary. La GRC s'occupe de Vancouver. Personnellement, je ne pense pas que ce soit une question d'un organisme policier donné qui assume toute la surveillance des activités policières dans les aéroports. Tout ce dont nous avons besoin, c'est une coordination de tous ces groupes. C'est cela qui fait défaut et nous avons essayé d'y remédier. Ils ont essayé d'y remédier.

Encore une fois, il doit y avoir une direction qui vient d'en haut. Nous revenons toujours à notre bon vieux ministère des Transports et nous lui demandons de faire des choses pour lesquelles il n'a pas les ressources en ce moment. C'est la coordination qui fait défaut. En ce qui concerne la GRC, ce sont des policiers excellents, mais on peut en dire autant des policiers de Peel, de Calgary et de Halifax.

Le sénateur Cordy: Tout dépendrait de l'aéroport en cause, et l'aéroport devrait avoir le mandat de choisir. Pensez-vous qu'un corps policier indépendant devrait avoir accès, qu'il s'agisse de la GRC, de Peel ou de peu importe?

Mr. Sheehy: Eh bien, vous pourriez peut-être préciser un peu plus votre question. Je ne suis pas certain si vous voulez dire que le mandat de l'organisme policier serait trop limité, ou si nous revenons au premier témoin, qui a indiqué qu'on aurait peut-être fournir les ressources policières d'une autre façon?

Le sénateur Cordy: Je pense surtout à la possibilité de doter les corps policiers d'une autre façon. Lorsqu'on franchit les postes de sécurité à l'aéroport de Halifax, il y a un agent de la GRC, mais on peut se demander s'il ne pourrait pas en faire un peu plus. Je

little more. I think someone said that sometimes, new graduates of the RCMP school would be placed at the airport. They are brand new. We will send them to the airport. Really, the security at the airport is of the utmost importance.

Mr. Sheehy: I would say the beauty of having a local policing agency at an airport is that they are familiar with the airport because they have lots of experience. When they bring in new officers, they bring them up to speed.

We carry almost 30 million passengers a year, and I believe — do not quote me on this — about 30,000 people work at, in and out of Toronto every day.

What I was hearing from some of the witnesses, and what I think is coming, is that they will try to reduce the role of the local policing down to a cop standing at a screening point and watching for the bad guys. Well, I can assure you that no police officer will last very long in that role because it is just not effective.

However, in the Toronto airport, for example, it is like a small town. You have robberies, you have assaults, you have drugs and you have cars being stolen, so I think I am more comfortable with having a fully mandated policing agency to take care of all of the issues, not just looking for bad guys at the screening point. You see, we always go back to the screening point.

One analogy you heard earlier was the onion; you know, layers, layers, layers, and I think that is a good one. We have to look at the parking lot, and then slowly move in on the airplane, and our purview is more the cockpit and back. We all have to work together. It has to be.

But it is familiar ground for some people — screening point, articles. Nail clippers, we can get them. We get them every time, or 99 per cent, but we have to watch for the individuals as well. That is why, to me, a fully mandated policing agency is the answer.

I hope I have answered your question.

Senator Cordy: Yes. You are suggesting a broader spectrum than the previous witness.

Mr. Sheehy: Slightly larger, yes.

Senator Cordy: You said that you were frustrated with the inaction on your recommendations. To whom did you present your recommendations?

Mr. Sheehy: Well, we were on two working groups. They started in approximately September, about November, and most of the final reports came out May/June — so May, June, July, August, September. We are at four, five months since the recommendations left the working group, and they went to the CARAC process. That is, again, a week or two after the final reports came out. We have been waiting months, at least three or four months for, I guess, the minister to make a call on some of these things.

crois que quelqu'un a dit que de nouveaux diplômés de l'école de la GRC sont parfois affectés à l'aéroport. Ils sont tout frais émoulu et on les envoie à l'aéroport. Vraiment, la sécurité dans les aéroports est de la plus haute importance.

M. Sheehy: Je dirais que l'avantage que ce soient des services de police locaux qui s'occupent de l'aéroport, c'est qu'ils connaissent bien l'aéroport, qu'ils en ont une longue expérience. Lorsqu'ils y affectent de nouveaux agents, ils les encadrent.

Nous transportons presque 30 millions de passagers par année et, si je ne me trompe pas — ne me citez pas sur ce point —, environ 30 000 personnes travaillent à l'aéroport de Toronto chaque jour.

D'après les témoignages que j'ai entendus, il semble que certains veulent essayer de réduire le rôle des corps policiers locaux à celui d'agents postés à un point de filtrage pour surveiller les méchants. Eh bien! Je peux vous assurer qu'aucun policier ne jouera ce rôle bien longtemps, parce que ce n'est tout simplement pas efficace.

L'aéroport de Toronto, par exemple, est un peu comme une petite ville. Il y a des vols, des agressions, de la drogue, des voitures volées et tout le reste, je préférerais donc qu'il y ait un service de police spécialement mandaté de s'occuper de tous ces problèmes et non seulement de surveiller les méchants à un point de filtrage. Comme vous voyez, on revient toujours au point de filtrage.

Quelqu'un a comparé la sécurité à un oignon, à une série de pelures superposées. Je pense que c'est une bonne analogie. Il faut surveiller toutes les étapes depuis le terrain de stationnement jusqu' dans l'avion, où nous nous concentrerons plus particulièrement sur le poste de pilotage et l'arrière de l'avion. Nous travaillons tous ensemble. C'est primordial.

Certaines personnes sont en terrain connu lorsqu'il s'agit d'inspection et de détection d'articles. Les coupe-ongles, on peut les repérer, on les repère tout le temps ou 99 p. 100 des fois, mais il faut surveiller les personnes aussi. Voilà pourquoi à mon avis, la solution serait d'affecter un corps policier spécialement mandaté à cette fin.

J'espère avoir répondu à votre question.

Le sénateur Cordy: Oui. Vous allez plus loin que le témoin avant vous.

M. Sheehy: Un peu plus loin, en effet.

Le sénateur Cordy: Vous avez dit être frustré de l'inaction quant à vos recommandations. À qui avez-vous présenté vos recommandations?

M. Sheehy: Nous avons participé à deux groupes de travail. Ceux-ci ont entrepris leurs travaux entre les mois de septembre et de novembre, environ, et la plupart des rapports finaux ont été déposés en mai/juin — donc mai, juin, juillet, août, septembre. De quatre à cinq mois se sont écoulés depuis que le groupe de travail a fait ses recommandations au CCRAC, puis de une à deux semaines de plus avant que les rapports soient déposés. Nous attendons la réaction du ministre depuis des mois, au moins trois ou quatre je pense, du moins sur une partie des recommandations.

Senator Cordy: It was presented to the Ministry of Transport?

Mr. Sheehy: I am not an expert on that. I assume that is where it has to go eventually.

Senator Cordy: Have you received any response at all?

Mr. Sheehy: We had one response from the minister. One of our recommendations in the aircraft working group referred to the captain's prerogative to decide who he felt was okay to sit in the jump seat. We are going back to captain's authority in this and that in this issue. He decided that he should take that purview and that judgment away from the pilot and stick it into a formatted CARAC — Canadian air regulations ruling. We are kind of concerned about that.

Senator Cordy: Have you received training? I was not quite clear when you were explaining it earlier. What type of training do pilots receive in dealing with terrorists or even hijacking, and how do you work with an RCMP officer who may be onboard the plane, the marshal? Do you receive any training?

Mr. Sheehy: I will pass it on to Mr. Johnson.

Mr. Johnson: No. The short answer is no, nothing. We used to get training on how to deal with hijackers before we knew that they were trying to get control of the airplane and crash it. We had all kinds of procedures set out on how to deal with this.

We have been calling from day one for procedures on how to deal with that very issue. What do we need to know? How do we have to coordinate our crew that we have onboard and everything else? We have received nothing.

You react in your own way to it now. If it ever happens to you, it is going to be a one-off situation. We have no training at all.

We have asked our company to do it. They do not know where to go with it; so no, we have had no training.

Senator Cordy: You just keep your fingers crossed?

Mr. Johnson: That is it.

Mr. Cooper: One of the very early recommendations that we came up with in our original plan was one of changing the attitude towards hijacking. Prior to 9/11, the attitude had been — the established policy was — to be compliant, slow the situation down, get the aircraft on the ground, and we will sort it out from there with forces available.

We recommended that this policy of compliance be changed to a policy of non-compliance and recognition of the new threat, of the new environment that we found ourselves in.

That is just one recommendation that needs to be looked at and brought to the fore, if we are going to change this kind of training situation that we currently find ourselves in.

Le sénateur Cordy: Elles ont été présentées au ministre des Transports?

Mr. Sheehy: Je ne suis pas un expert en la matière. Je suppose que c'est à lui qu'elles doivent être présentées, en bout de ligne.

Le sénateur Cordy: Avez-vous reçu une quelconque réponse?

Mr. Sheehy: Nous avons reçu une réponse du ministre. L'une des recommandations du groupe de travail sur les aéronefs portait sur le privilège du capitaine de décider qui pouvait s'asseoir sur le strapontin. Nous revenons aux pouvoirs du capitaine en la matière. Le ministre a décidé de retirer ce pouvoir et cette décision au pilote et d'établir une directive fixe du CCRAAC à ce propos, soit une disposition du Règlement de l'air. Nous sommes plutôt inquiets de cette décision.

Le sénateur Cordy: Recevez-vous de la formation? Je n'ai pas très bien compris lorsque vous l'avez expliqué. Quel type de formation les pilotes reçoivent-ils sur les comportements à adopter avec les terroristes ou les pirates de l'air et comment collaborez-vous avec l'agent de la GRC à bord de l'avion, soit le policier de l'air? Recevez-vous de la formation?

Mr. Sheehy: Je vais laisser M. Johnson répondre à la question.

Mr. Johnson: Non. En résumé, la réponse est non, aucune. Nous recevions de la formation sur les comportements à adopter avec les pirates de l'air avant d'apprendre qu'ils voulaient prendre le contrôle de l'avion et le faire s'écraser. Nous avions toutes sortes de consignes à cet égard.

Depuis le tout début, nous demandons la mise en place de consignes sur la façon de réagir dans de telles situations. Que nous faut-il savoir? Comment devons-nous coordonner notre équipage et tout le reste? On ne nous dit rien.

Pour l'instant, chacun réagit à sa façon. Si cela arrive, il faut réagir selon son bon jugement. Nous ne recevons aucune formation.

Nous avons demandé à notre société d'en offrir. Elle ne sait pas comment aborder la chose, donc nous n'avons aucune formation.

Le sénateur Cordy: Bref, vous vous croisez les doigts?

Mr. Johnson: Voilà.

Mr. Cooper: L'une des toutes premières recommandations que nous avons proposées dans notre plan original consistait à changer d'attitude quant aux détournements d'avion. Avant le 11 septembre, l'attitude consistait — selon la politique établie — à se plier aux ordres des pirates, à ralentir la progression des événements, à poser l'avion au sol, puis les forces de l'ordre sur place s'en occuperaient ensuite.

Nous avons recommandé que cette politique de docilité soit remplacée par une politique de non-docilité et de reconnaissance de la nouvelle menace, du nouvel environnement dans lequel nous nous trouvons.

Ce n'est que l'une des recommandations qui doit être envisagée et concrétisée si nous voulons améliorer la formation offerte.

Now, that recommendation was forwarded through the Transport Canada working group sessions. It is with the minister. To date, I do not think we have had anything back on it, but basic things like that have to change. Policy has to change in order to kick off the type of training programs you are talking about.

Senator Cordy: Canadians, and pilots overall, have had a philosophy of compliance. Just let them take it; we will land it. You are right, that when you went through it, it did not work, obviously, with September 11.

Mr. Cooper: It does not work in this world.

Senator Cordy: How do we spend our dollars wisely when we look at security at the airports? Do we follow your recommendations?

Mr. Cooper: We have a few — the presenter before us had some great ideas. You do not have to spend a lot of money to be effective when it comes to security. When we were developing some of our plans and recommendations, we took what we knew from the Israeli experience. Now the Israelis, rather than have three questions that they ask at a counter, actually have people who are trained in interrogation. They will walk up and down lines and they are looking for specific characteristics in a passenger. If they see it, they will approach the passenger. They do not just ask three questions, but they ask why and how and where. They get a little bit more deeply into why that passenger is there, where he is going, how he bought his ticket, what family is he going to visit, et cetera. They get a very good idea of what they are dealing with in a very short period of time.

From there, that person can be passed off to another agency within the building, maybe in a separate room. That kind of approach is extremely effective. We are not talking about millions or billions on special machinery or technology; we are talking about people talking to people.

Senator Cordy: Are these trained people who really have an idea of what to look for?

Mr. Cooper: Yes.

The Chairman: Thank you, Senator Cordy. I have two supplementaries to clarify things.

You spoke briefly about the authority for the jump seat. I did not follow it precisely. Prior to 9/11, you as captains had authority to let whoever you chose sit in the jump seat. That was taken away after 9/11. Subsequently, you requested the Department of Transport to restore that authority. What is not clear to me is what happened then.

Cette recommandation, nous l'avons faite à Transports Canada pendant des réunions de groupes de travail. Le ministre l'a reçue. Jusqu'à maintenant, je ne crois pas que nous ayons reçu une quelconque réponse, mais des éléments de base comme celui-ci doivent changer. La politique doit être modifiée si nous voulons lancer des programmes de formation comme ceux dont vous parlez.

Le sénateur Cordy: Les Canadiens et les pilotes, surtout, avaient une philosophie de docilité. Laissez-les prendre l'avion, nous allons le faire atterrir. Vous avez raison de dire que lorsque vous l'avez appliquée, elle n'a pas fonctionné le 11 septembre, de toute évidence.

M. Cooper: Cela ne peut pas fonctionner dans ce monde.

Le sénateur Cordy: Comment faire pour dépenser judicieusement notre argent afin d'améliorer la sécurité dans les aéroports? Suivons-nous vos recommandations?

M. Cooper: Nous en avons quelques-unes — le présentateur avant nous avait de bonnes idées. Nous n'avons pas besoin de dépenser beaucoup d'argent pour être efficace lorsqu'il s'agit de sécurité. Pour bon nombre de nos plans et de nos recommandations, nous nous sommes inspirés de ce que nous savions de l'expérience d'Israël. Dorénavant, les Israéliens forment des personnes en matière d'interrogation plutôt que de se limiter à trois questions posées à un comptoir. Les agents arpencent les files de passagers et cherchent des caractéristiques précises. S'ils remarquent l'une de ces caractéristiques, ils abordent le passager. Ils ne lui posent pas seulement trois questions, mais lui demandent aussi pourquoi, comment et où. Ils approfondissent davantage leur interrogatoire à savoir pourquoi le passager est là, où il va, comment il s'est procuré son billet, quel membre de sa famille il va visiter, et cetera. Ils se font ainsi une très bonne idée de la situation dans une période de temps très courte.

Ensuite, cette personne peut être mise sous la responsabilité d'un autre organisme dans l'édifice et est parfois placée dans une pièce isolée. Cette méthode est extrêmement efficace. Il ne s'agit pas de dépenser des millions ou des milliards de dollars en matériel ou en technologie spécialisée, mais d'amener des personnes à parler à d'autres personnes.

Le sénateur Cordy: S'agit-il de personnes qualifiées qui ont vraiment une bonne idée de quoi chercher?

M. Cooper: Oui.

Le président: Merci, sénateur Cordy. J'ai deux autres questions pour clarifier les choses.

Vous avez brièvement parlé du pouvoir de décider qui s'assoit sur le strapontin. Je ne vous ai pas bien suivi. Avant le 11 septembre, vous, les capitaines, aviez le pouvoir de choisir qui allait s'asseoir sur le strapontin. Vous vous êtes vu retirer ce pouvoir après le 11 septembre. Puis, vous avez demandé au ministère des Transports de vous le redonner. Je ne comprends pas bien ce qui s'est passé alors.

Mr. Johnson: Let me be clear. We see that, for instance, another pilot in the cockpit, riding the jump seat, is an increase in security, not a decrease. It is another level of somebody in there that can help out if something happens.

In their regulation, they limited it to, initially, just MOT inspectors and supervisory pilot flight checkers.

Mr. Sheehy: Yes. They change it all the time.

Mr. Johnson: It has been changing all along. It is now down to the point where pilots can sit in the jump seat. However, they must be from an airline that we deal with on a regular basis. It is an ever-changing model.

The Chairman: However, prior to this you had unfettered authority to decide who would sit there. Now you fill out a form and someone else says, "Yes, that person is okay," or, "No, that person is not okay." Do I understand correctly?

Mr. Johnson: That is right.

The Chairman: The second point of clarification is how much co-operation you get from Air Canada in terms of your security proposals.

Mr. Johnson: We work with Air Canada. Air Canada, I think, has been trying to keep its head below the foxhole on this whole issue of security. They do not want to get in the middle of anything. If it makes sense to them, I think that they are willing to look at virtually anything, but I do not think that we can say that they are behind us pushing at all for any of this stuff. We just do not see them hindering us at all.

Senator Smith: Several of my questions have been asked, so I will not take too long.

One thing that was mentioned but not followed up on is the duty-free business.

Are you aware of specific problems that have more or less pretty certainly arisen because of laxity vis-à-vis duty-free bags and luggage? Are you aware of actual problems?

Mr. Johnson: No, I am not aware of any. I do not know if Matt or Russ is, from their discussions with Transport. My comment was an issue years ago — we had a lot of problems with air rage and people who were getting intoxicated on airplanes.

Senator Smith: You mean buying their own booze and drinking it?

Mr. Johnson: Yes, those issues, we used to have a lot of those, so the position that we put forward back then was, do your duty-free shopping when you get to your destination. That would take

M. Johnson: Laissez-moi vous expliquer. Nous estimons, par exemple, que s'il y a un autre pilote assis sur le strapontin dans le poste de pilotage, la sécurité s'en trouve accrue et non diminuée. C'est une autre personne qui peut intervenir si quelque chose arrive.

Dans le règlement, seuls les inspecteurs du ministère des Transports et les personnes qui vérifient le vol des pilotes peuvent s'y asseoir a priori.

Mr. Sheehy: Oui. Cela change tout le temps.

M. Johnson: Cela a toujours changé. Nous en sommes maintenant à un point où des pilotes peuvent s'asseoir sur le strapontin. Cependant, ils doivent être à l'emploi d'une compagnie aérienne avec laquelle nous faisons affaire régulièrement. Ce modèle change constamment.

Le président: Mais auparavant, vous aviez le pouvoir absolu de décider qui s'y assoyait. Désormais, vous devez remplir un formulaire et c'est quelqu'un d'autre qui dit «Oui, cette personne peut s'y asseoir» ou «Non, cette personne ne peut pas s'y asseoir». Est-ce que je comprends bien?

Mr. Johnson: Oui.

Le président: La deuxième chose sur laquelle j'aimerais avoir des précisions, c'est dans quelle mesure Air Canada collabore avec vous pour mettre en œuvre vos propositions d'amélioration de la sécurité.

M. Johnson: Nous travaillons avec Air Canada. Je pense qu'Air Canada essaie de ne pas trop s'attirer les feux des projecteurs dans le dossier de la sécurité. Le transporteur ne veut pas être pris à partie dans quoi que ce soit. S'il la juge raisonnable, je crois qu'il est prêt à envisager pratiquement n'importe quelle proposition, mais je ne dirais pas qu'il est avec nous et qu'il favorise l'une ou l'autre de nos propositions. Il ne nous nuit tout simplement pas.

Le sénateur Smith: Bon nombre de mes questions ont déjà été posées, je ne prendrai donc pas beaucoup de temps.

Il y a une chose qui a été mentionnée, mais sans plus: les boutiques hors taxes.

Êtes-vous au courant de problèmes particuliers qui découlent presque certainement du laxisme à propos des sacs contenant des produits achetés en franchise? Y a-t-il des problèmes à cet égard, à votre connaissance?

M. Johnson: Non, pas que je sache. Je ne sais pas si Matt ou Russ ont entendu parler de tels problèmes dans leurs discussions avec Transport Canada. Je faisais allusion à un problème que nous avons eu il y a longtemps, quand certains passagers étaient pris de rage aérienne ou qu'ils s'intoxiquaient dans les avions.

Le sénateur Smith: Vous voulez dire qu'ils achetaient leur propre alcool et qu'ils le buvaient?

M. Johnson: Voilà, c'est le genre de problème auquel nous étions confrontés souvent. Nous avions alors proposé que les gens ne puissent fréquenter les boutiques hors taxes qu'une fois arrivés

the booze off the airplane. Do not forget that a bottle of booze is a very flammable liquid. You can do a lot of things to take over an airplane with some booze.

Mr. Johnson: Anyhow, the issue back then was, get the booze off the airplanes and our problems would go down. If we have people going through the duty-free on the way out of the airport, it is probably a better place for it than going into the airport and getting on an airplane.

Senator Smith: I followed the logic of that. It would seem to me that the people who operate the duty-free shops may complain about it, but they would still have a client base; it would just be the people coming in rather than the people going out.

However, you would require a lot of multilateral co-operation there. Would you have ever put this proposal to some of your international groups, to IATA, for example? It would seem to me that if there were a case to be made, you would need some agency like that to champion it and try to get the various stakeholder countries to buy in.

Mr. Johnson: Yes. It was the International Federation of Airline Pilots that were promoting that position, and they did it at IATA, as far as I remember.

Senator Smith: Did IATA find it too hot to handle?

Mr. Johnson: We saw no changes.

Senator Smith: If there were actual incidents that you could point to, it might be worth revisiting.

Mr. Sheehy: There have been incidents. I cannot give you exact, specific details, but there have been incidents on board aircraft where flight attendants have been assaulted by enraged passengers with the use of their duty-free bottles, made out of glass, as a weapon. There was one, which I think was British Airways, where this female flight attendant was badly hurt. In other words, this guy was beating on her with a glass bottle. One of the solutions there is plastic. We would love to see —

Senator Smith: I have seen that, too, yes.

Mr. Sheehy: — all bottles that are brought onboard made of plastic.

Senator Smith: I still am not totally clear on the double-door stuff. Captain Johnson, I believe you are a 747 pilot. Are you getting double doors? Do you know? What is happening with 747s?

Mr. Johnson: Right now we are advocating it. We are saying that we want them.

Senator Smith: Right.

Mr. Johnson: Understand that most cockpit doors are at the end of some kind of small hallway, whether it is made up of the galley and the washroom or whatever. There is a system whereby they can put a metal curtain across that hallway. It is just temporary, while somebody is coming and going from the

à destination. Cela avait pour but d'éviter que l'alcool soit transporté dans l'avion. N'oubliez pas que l'alcool est très inflammable. On peut faire beaucoup de choses pour détourner un avion avec de l'alcool.

M. Johnson: D'une certaine façon, l'enjeu consistait alors à retirer l'alcool des avions afin de diminuer l'ampleur de nos problèmes. Il est probablement préférable que les gens fréquentent les boutiques hors taxes juste de sortir de l'aéroport plutôt que de transporter leur marchandise dans l'aéroport et dans l'avion.

Le sénateur Smith: Je comprends bien. Les gestionnaires de boutiques hors taxes pourraient peut-être s'en plaindre, mais ils gardent tout de même une clientèle, elle est simplement composée de personnes qui arrivent plutôt que de personnes qui partent.

Cependant, il faut beaucoup de collaborations multilatérales pour ce faire. Présenteriez-vous ce type de proposition à un groupe international comme l'IATA? Il me semble que si vous vouliez la recommander, il vous faudrait un organisme comme celui-ci pour la faire valoir et pour convaincre les divers intervenants de l'adopter.

M. Johnson: En effet. C'est la International Federation of Airline Pilots qui a fait valoir notre position, notamment auprès de l'IATA, à ce que je me souvienne.

Le sénateur Smith: L'IATA a-t-elle trouvé la question trop épineuse?

M. Johnson: Il n'y a eu aucun changement.

Le sénateur Smith: Si vous pouviez décrire des incidents qui sont survenus, il pourrait y avoir lieu de revoir la question.

M. Sheehy: Il y a eu des incidents. Je ne peux vous en donner les détails exacts et précis, mais il est déjà arrivé que des agents de bord soient agressés par des passagers enragés à bord des avions au moyen de bouteilles de verre achetées dans les boutiques hors taxes. C'est arrivé une fois sur un vol de British Airways, il me semble, et une agente de bord avait été grièvement blessée. Autrement dit, un homme l'a frappée avec une bouteille de verre. Nous serions très heureux...

Le sénateur Smith: J'ai déjà vu cela aussi, oui.

M. Sheehy: Que toutes les bouteilles embarquées dans les avions soient faites de plastique.

Le sénateur Smith: Je n'ai toujours pas tout à fait bien compris la question des doubles portes. Capitaine Johnson, je crois que vous pilotez des 747. Avez-vous des doubles portes? Le savez-vous? Y en a-t-il sur les 747?

M. Johnson: Pour l'instant, nous en réclamons. Nous disons que nous en voulons.

Le sénateur Smith: Je vois.

M. Johnson: Comprenez bien que la plupart des portes des postes de pilotage se trouvent à la fin d'un genre de petit couloir où se trouve une cuisine, une salle de bain, peu importe. Il existe un système permettant de tirer un rideau de métal au bout de ce corridor. C'est seulement temporaire, lorsqu'une personne

cockpit. You may even be able to see through it. It may just be a series of steel bars, much like you see across the front of a shop when it is closed up.

It may just draw over and lock for that period of time when somebody is going in and out of the cockpit, and then it would retract automatically after you are in there.

My understanding is that it can be adapted to almost any case.

Senator Smith: Okay.

Mr. Johnson: We have a company in Canada that is developing it. We understand, through our partnership with United Airlines, that United Airlines is developing that type of system and that we are co-operating with that.

Senator Smith: However, when you say you have asked, have you asked Transport Canada, or who has been asked?

Mr. Johnson: At this particular time, we have made Transport Canada aware of what we want, but we are dealing with our company right now on the issue.

Senator Smith: That is with Air Canada. Again, I am pleased you have made reference vis-à-vis the duty-free stuff to this international federation of pilots. Would there be a consensus within that body as to what the most appropriate response would be vis-à-vis doors to the cockpit? Is this on their agenda do you know?

Mr. Johnson: I do not know, quite honestly, but I am guessing that it is very high on their agenda right now.

Senator Smith: It might be the sort of situation where if you had a strong consensus of G7 countries, or something like that, you could push them. If they then make a statement and lead the way, many of these other countries would follow suit.

Mr. Cooper: I agree. The situation now, Senator Smith, is that we are kind of ahead of the power curve on this. We are kind of out front on this, and other organizations are starting to look at it.

Senator Smith: That is good. The final melancholy subject relates to — and I say that being a native of Toronto — the GTAA. Is the reference to their lack of cooperation on screening of pilots an isolated incident, or does it seem to be their attitude across the board?

Mr. Johnson: We deal with the GTAA on a number of issues, at varying levels on different topics.

Senator Smith: Yes.

Mr. Johnson: I am sad to say it is a consistent attitude that we get from them. Many people attribute it to the top there, but I cannot make any comment on that. I have never met with the gentleman. I do not know how cooperative he is, but the people that we deal with have not been very co-operative.

entre dans le poste de pilotage ou en sort. On peut même voir au travers. Il se compose parfois seulement de quelques barres d'acier semblables à celles qu'on tire devant les boutiques fermées.

Ces rideaux se ferment et se verrouillent parfois pendant la période où une personne entre dans le poste de pilotage ou en sort et se rétracte automatiquement lorsque la personne est entrée.

Je crois que ce dispositif est adaptable à presque tous les cas.

Le sénateur Smith: D'accord.

M. Johnson: Il y a une entreprise au Canada qui conçoit ce genre de rideau. De plus, United Airlines, qui est l'un de nos partenaires, travaille à créer ce genre de système et nous y collaborons.

Le sénateur Smith: Mais quand vous dites que vous réclamez ces portes, les réclamez-vous à Transports Canada? À qui les avez-vous demandées?

M. Johnson: Jusqu'à maintenant, nous avons fait part à Transports Canada de ce que nous voulons, mais nous discutons surtout de la question avec notre compagnie.

Le sénateur Smith: C'est-à-dire avec Air Canada. Encore une fois, je suis heureux de constater que vous avez fait part de vos préoccupations au sujet des articles des boutiques hors taxes à cette fédération internationale de pilotes. Y a-t-il un consensus au sein de cet organisme quant à la meilleure solution concernant les portes menant au poste de pilotage? La fédération prévoit-elle étudier la question, le savez-vous?

M. Johnson: Bien honnêtement, je ne le sais pas, mais je suppose que c'est un élément hautement prioritaire pour elle en ce moment.

Le sénateur Smith: Ce pourrait être le genre de cas pour lequel un fort consensus des pays du G-7, par exemple, pourrait vous aider à exercer des pressions. Si la fédération faisait ensuite une déclaration de principe et prenait le leadership, beaucoup d'autres pays vous emboîteraient le pas.

M. Cooper: Je suis d'accord. La situation actuelle, sénateur Smith, c'est que nous sommes un peu à l'avant-garde en la matière. Nous menons la danse, et d'autres organismes commencent à étudier la question.

Le sénateur Smith: C'est bien. Le dernier sujet mélancolique — je dis cela parce que je suis originaire de Toronto — concerne la Greater Toronto Airports Authority. Le manque de coopération de la GTAA dans le cadre des inspections des pilotes constitue-t-il un incident isolé ou est-ce l'attitude qu'elle semble adopter en général?

Mr. Johnson: Nous traitons avec la GTAA à propos d'un grand nombre de questions et à divers niveaux.

Le sénateur Smith: Oui.

M. Johnson: Je suis triste de vous avouer que la GTAA adopte cette attitude de façon constante. Bien des gens attribuent cette attitude au dirigeant, mais je ne peux pas formuler de commentaires à ce sujet, car je n'ai jamais rencontré cet homme. Je ne sais pas à quel point il est coopératif, mais les personnes avec lesquelles nous traitons ne sont pas très coopératives.

The Chairman: If you have details on the duty-free question that Senator Smith raised, could you write to us on it? We would be happy to append it to your testimony. If you can provide us with that information in writing, we would be very grateful for it. In fact, if you have any second or third thoughts after you leave the room, which sometimes is the case, or if there are questions that were not asked that you wished were asked, we would also welcome correspondence from you in that regard.

Who is your point of contact with Air Canada when you are dealing with security questions?

Mr. Sheehy: He is the director of security at Air Canada. His name is Yves Duguay, and he is in Montreal.

The Chairman: With respect to his experience, is he a pilot or a security officer?

Mr. Sheehy: He is a former ranking officer in the RCMP.

The Chairman: Has he been with Air Canada for some time?

Mr. Sheehy: Approximately, what — two years? Two years.

Mr. Johnson: Yes, not for very long.

The Chairman: Would you say you get a good response from him?

Mr. Johnson: I do not think we could characterize it as good response. We feel that — as I said — our company has been trying to keep its head below the foxhole on all of this security stuff. They want their passengers to feel as good as they can getting on the airplane, and so we have not been hindered, but they are not out there waving the flag with us trying to get some things changed, either. I think it is fair to say that they are neutral on this issue.

The Chairman: Having said that, the passenger feels best who gets off the plane safely.

Mr. Johnson: Absolutely.

The Chairman: I do not want to put words in your mouth, sir, but what I am hearing is that this does not appear to be a priority.

Mr. Johnson: It is a priority to the extent that the economics are not a prevailing issue.

The Chairman: How do the economics change when you have an incident?

Mr. Johnson: Absolutely. You have to be able to explain that to your company.

The Chairman: Who is your point of contact in Transport Canada?

Mr. Sheehy: Well, it would be a gentleman by the name of Gerry Frappier, a director of security, and we deal with other people below him as well, but Gerry is in charge right now.

The Chairman: You commented to the committee earlier that the responses were taking some months. Is this the normal speed of response? I am not sure whether you were giving us a message.

Le président: Si vous avez des détails à propos de la question concernant l'exemption de droits de douane qu'a soulevée le sénateur Smith, pourriez-vous nous en faire part par écrit? Nous serions heureux d'ajouter cette information à votre témoignage. Nous vous en serions très reconnaissants. En fait, s'il vous vient des doutes après nous avoir quittés, ce qui arrive parfois, ou s'il y a des questions que vous auriez souhaité que l'on vous pose, n'hésitez pas à communiquer avec nous par écrit.

Qui est votre personne-ressource chez Air Canada en ce qui concerne les questions de sécurité?

M. Sheehy: C'est le directeur de la sécurité. Il s'agit d'Yves Duguay. Son bureau est à Montréal.

Le président: Auparavant, était-il pilote ou agent de sécurité?

M. Sheehy: Il était au service de la GRC.

Le président: Depuis combien de temps travaille-t-il pour Air Canada?

M. Sheehy: Environ, quoi — deux ans? Deux ans.

M. Johnson: Oui, ça ne fait pas très longtemps.

Le président: Diriez-vous qu'il est réceptif à vos demandes?

M. Johnson: Je ne pourrais pas dire cela. Comme je l'ai dit, notre compagnie essaie de demeurer intacte dans toute cette affaire liée à la sécurité. Elle veut que ses passagers se sentent le plus à l'aise possible de monter à bord d'un avion. Nos efforts n'ont pas été entravés, mais la compagnie ne nous a pas aidés non plus à faire changer certaines choses. Je crois qu'il est juste de dire qu'elle est neutre.

Le président: Cela dit, le passager se sent bien s'il arrive à bon port en toute sécurité.

M. Johnson: Exactement.

Le président: Je ne veux pas vous attribuer des paroles, monsieur, mais je crois comprendre que la sécurité ne semble pas être une priorité.

M. Johnson: C'est une priorité tant que nos finances se portent bien.

Le président: Quelle répercussion un incident a-t-il sur votre santé financière?

M. Johnson: Tout à fait. Il faut pouvoir donner des explications à la compagnie.

Le président: Qui est votre personne-ressource à Transports Canada?

M. Sheehy: Il s'agit de Gerry Frappier, qui est directeur de la sécurité. Nous traitons aussi avec d'autres personnes qui relèvent de lui, mais c'est M. Frappier qui est en charge.

Le président: Vous avez dit plus tôt que vous attendiez des mois avant d'obtenir une réponse. Est-ce le délai normal? Je ne suis pas certain si vous tentiez de nous glisser un message.

Mr. Sheehy: I think there is a certain critical time period here that we have available to get things done and hopefully protect the Canadian public from another incident. Historically, Transport Canada, or the government, is a slow-moving train, and this thing is coming along gangbusters, so probably we are a little impatient, but it has been four months or so. The indications are that we will hear something shortly, so we are looking forward to it.

Mr. Cooper: Just one point. There is an awful lot of stuff going on. These are big issues and they are all interrelated. It is a huge project. In the States, for example, they are still wrestling with trying to get certain types of equipment onboard and in airports on schedule, and it looks like they are not going to make it.

In all fairness, Transport Canada, I know, is bringing some equipment on line ahead of the Americans, so in certain areas they are doing great work, but there is a lot going on.

Our company, as a matter of fact, was one of the first in the industry to get those reinforced door locks onboard the aircraft — so excellent work.

In all fairness, with so much going on, it kind of gets back to our central point of centralizing the responsibility and accountability for all these diverse issues within one framework, within one focal point, so that things do not drop through the cracks.

I think that part of what we are seeing right now is people are doing their best. They are working overtime to get things done, but they just do not have the direction and coordination that they need.

The Chairman: You are satisfied from your side of the cockpit that the doors are safe now?

Mr. Johnson: I would not characterize it as safe as we want. They are safer than they used to be. We still believe that we need that double door to make it as safe as we want it to be.

The Chairman: The double door only works when you go to the washroom, though. We understand that concept. When you are not going to the washroom and you are just flying the plane, are you satisfied that the doors that have been installed on Air Canada are satisfactory and meet the needs?

Mr. Johnson: There are two doors. There is one that was there before 9/11 that has been reinforced with a bar, and just recently we have started to get the door that was mandated by the MOT. All reports are that it is impregnable except when somebody is going through it to go to the washroom, or whatever they have to do.

The Chairman: The bar was okay as an interim step, and the new doors that are coming in, you folks have no complaints about them at all. You think they are very good and you just want the bathroom question resolved.

Mr. Johnson: It is not just the bathroom. There are many times, like —

M. Sheehy: Je crois que nous disposons d'une période bien limitée pour mettre en place les changements nécessaires en vue de protéger le public canadien d'un autre incident. Transports Canada, ou le gouvernement, a toujours été de nature lente. Le dossier va bon train, et nous sommes quelque peu impatients. Nous attendons depuis environ quatre mois. Il semble que nous obtiendrons une réponse bientôt. Nous l'attendons avec impatience.

M. Cooper: Je voudrais seulement soulever un point. Beaucoup de dossiers sont traités en même temps. Ce sont des dossiers très importants qui ont tous un lien entre eux. Il s'agit d'un projet énorme. Les États-Unis, par exemple, font tout leur possible pour équiper les avions et les aéroports de certains dispositifs dans les délais prévus, mais il semble qu'ils n'y parviendront pas.

Je sais que Transports Canada a mis en place avant les Américains de l'équipement à bord des avions et dans les aéroports. Alors, je dois avouer que le ministère a effectué un excellent travail à cet égard, mais il y a encore beaucoup à faire.

Notre compagnie a en fait été l'une des premières à obtenir les verrous de porte renforcés. C'est donc du bon travail.

Étant donné la multitude de dossiers en matière de sécurité, il serait important, comme nous l'avons dit, qu'une seule entité se charge de l'ensemble de ces dossiers afin d'éviter que certains d'entre eux ne soient oubliés.

Je crois qu'à l'heure actuelle, les gens font de leur mieux. Ils font des heures supplémentaires, mais la gestion et la coordination dont ils ont besoin font défaut.

Le président: Êtes-vous satisfait que les portes du poste de pilotage soient maintenant plus sûres?

Mr. Johnson: Je ne dirais pas qu'elles sont aussi sûres que nous le souhaitons. Elles le sont plus qu'avant. Nous estimons qu'il nous faudrait la double porte.

Le président: La double porte ne fonctionne que lorsque vous allez à la salle de bains. Nous comprenons le concept. Mais êtes-vous satisfait des portes qui ont été installées à bord des appareils d'Air Canada, répondent-elles aux besoins?

Mr. Johnson: Il existe deux types de porte. Il y a celle dont nous disposions avant le 11 septembre qui a été renforcée à l'aide d'une barre et celle qui a commencé à être mise en place grâce à Transports Canada. Tous les rapports révèlent que cette porte ne peut être défoncée sauf lorsque quelqu'un l'emprunte pour aller à la salle de bains.

Le président: La barre était une bonne solution provisoire. Je crois comprendre que vous êtes satisfaits des nouvelles portes. Vous estimez qu'elles sont très bonnes. Vous voulez seulement que la question de la salle de bains soit réglée.

Mr. Johnson: Il n'y a pas seulement la question de la salle de bains. Souvent,...

The Chairman: Or for meals.

Mr. Johnson: — meals, or the people who are augmenting the flight are in the back of the airplane, and so on and so forth.

Mr. Sheehy: If I can add to that, we witnessed what the engineers, the technologists, have said what it is. It is a vault. You cannot put a bullet through it, this and that, which is great, but when you actually use it on a regular operation, that is when the faults, if there are weaknesses, in the system will become apparent.

The Chairman: Fair enough.

Mr. Sheehy: I think we are leading the way on the double door. I think years from now, all aircraft will be built with a double-door system. I am proud of the guys of the Air Canada Pilots Association. We are actually leading the way globally in this regard.

Just to add one little kudos to the company, it is my understanding that they have an airplane right now that they have dedicated to experimenting with this double-door system.

The Chairman: The committee is hearing that you are satisfied with the way the door question is progressing, and if it keeps on track, you will be satisfied. You just do not want to give it your seal of approval until you have worked with it and tried it out. Is that what you are saying?

Mr. Johnson: That it is very good, yes.

Mr. Cooper: To understand, the current new door that is coming onboard, if it looks like it is multiple approved, that it meets these criteria, that is fine. But by itself, we could not be satisfied with that because of the need for that door to be opened and closed; generally speaking, the average is about eight times a flight. The solution, as we see it and as our members see it, is to have a double-door system in place, which has not been certified. It is an idea that is progressing and we are advocating, but it has not been accepted officially as a bona fide system.

The Chairman: Okay, subject to that qualification, then. Thank you.

I am left a little unclear. My next question deals with local police and centralization. The testimony you have given us so far is that you are happy with Peel Regional, with Calgary Police Service, and with the RCM Police in Vancouver. You have worked with them all and they are terrific.

What concerns do you have about having a different system in each airport you go to? How important is it to you that you have a consistent system, where you deal with the same procedures, the same set-up all the way through? If you register a complaint in Vancouver, you know that the folks in Toronto will have taken note of that complaint and it will be solved right across the system. How do you rationalize your desire for centralization with your comment that you like the different folks at each airport?

Mr. Sheehy: I think if you have a system in place that would train or give guidance to all these different agencies, that this is the criteria, these are the protocols that we need in place, I see

Le président: Il y a aussi les repas.

M. Johnson: ... les repas, ou les personnes qui viennent s'ajouter au nombre des passagers et qui s'assoient à l'arrière de l'avion, et cetera.

M. Sheehy: J'ajouterais que les ingénieurs et les technologues nous ont affirmé qu'il est impossible qu'une balle traverse la porte, ce qui est excellent, mais c'est lorsque nous l'utilisons dans le cadre de nos activités régulières que les défauts et les faiblesses apparaissent.

Le président: C'est vrai.

M. Sheehy: Je crois que nous pavons la voie à l'installation systématique d'une double porte. Je pense que, dans quelques années, tous les appareils seront dotés d'une double porte. Je suis fier des membres de l'Association des pilotes d'Air Canada. Nous sommes des pionniers à l'échelle mondiale à cet égard.

Pour continuer mes félicitations, j'ajoute que la compagnie a réservé un appareil qui servira à tester une double porte.

Le président: Le comité comprend que vous êtes satisfaits de la progression du dossier concernant les portes. Si les choses continuent d'aller bon train, vous serez heureux. Vous ne voulez simplement pas donner votre approbation tant que vous n'avez pas utilisé la porte. Est-ce exact?

M. Johnson: C'est tout à fait exact.

M. Cooper: Si la nouvelle porte qui est en voie d'être installée reçoit toutes les approbations et respecte tous les critères, c'est bien. Mais nous ne pouvons être entièrement satisfaits, car nous ouvrons et fermons cette porte en général huit fois par vol environ. La solution selon nous et nos membres est d'installer une double porte, laquelle n'a cependant pas été certifiée. Il s'agit d'une idée qui fait son chemin et que nous soutenons, mais elle n'a pas encore été acceptée officiellement.

Le président: D'accord, nous devons attendre l'approbation. Merci.

J'ai besoin d'éclaircissements. Ma prochaine question concerne les services de police locaux et la centralisation. Vous avez affirmé être satisfait de Peel Regional Police ainsi que des services de police de Calgary et de la GRC de Vancouver. Vous avez travaillé avec eux et vous les avez qualifiés d'excellents.

Quel problème vous pose le fait que chaque aéroport comporte un système différent? À quel point est-ce important que les aéroports adoptent le même système et appliquent les mêmes procédures? Si une plainte est déposée à Vancouver, il est certain que les autres aéroports en prendront note et que le problème sera réglé dans l'ensemble des aéroports. Pourquoi souhaitez-vous une centralisation tandis que vous affirmez être satisfait du travail effectué dans chaque aéroport?

M. Sheehy: Selon moi, l'ACSTA ou une entité de Transports Canada pourrait enseigner aux différents services de police les critères et les protocoles à suivre. Les services de police se sont

CATSA or some form of Transport Canada sending down this information. The policing agencies have already sat down together in a conference in Ottawa two years ago, and it was called the "Canadian Policing Conference." At that point in time, they were trying to do this. It was also part of the working recommendation that a subcommittee be put in place where you bring all the stakeholders together and develop dialogue and set policies. This, unfortunately, is not what is happening. What is happening here is that we have not had a chance to bring enough people together enough times to get the job done. It does not matter to me whether it is Peel, Calgary or Halifax, as long as everyone is reading from the same script.

The Chairman: I hear you. Having said that, and having had some experience with police forces, you can have a conference and come away with an agreement and everything works fine, and then a chief of police changes and, all of a sudden, there is a new deal for the folks on that particular force. Just as you can have individuals running a particular airport authority who may decide that they do not like the way the script is unfolding, and they will say, "In my spot, it will be run the way I say."

Given that chiefs of police have a turnover of every three or four years, why are you proposing a system that will be so personality dependent over time?

Mr. Johnson: Senator, I think what we are looking for here is an oversight board or group of people who will set the standard and then see that it is enforced, so that, whether a new police chief comes in or not, they will ensure that the standard is enforced everywhere and it will be consistent across the country. That is what we want with all of this. We want the policing done that way, we want the screening done that way, and we want security measures at all the airports to be standardized.

The Chairman: I do not want to belabour the point, but take the Calgary Police Service just as a for instance. We have not been to Calgary, we do not know what they are like, but I am just picking them out of the air, perhaps. At the end of the day, the constable, sergeant or inspector who is running the detachment in Calgary will be answerable to the chief of police. The rest of that individual's career will be dependent on how well he or she pleases the chief of the day. Are you not suggesting a system that will be difficult to keep standardized?

Mr. Sheehy: We are talking a specialization here, and that would be airport policing. As Captain Johnson said, we want to see a tribunal of people who get together on a regular basis. No matter if you change the individuals, the constitution would be in place and it should not affect the standardization of the policing applied on a day-to-day basis.

Mr. Cooper: I think there is a template in place that kind of supports what Matt and Don are talking about, and it takes me back to my air force days. We used to have situations where squadron commanders would rotate through their jobs on a three- or two-year basis. They are always changing. The fighter pilots, they are all changing, moving in and moving out, but we also had a situation where we had these numerous squadrons and resources that had to be lashed together and put against an

réunis à Ottawa il y a deux ans dans le cadre d'une conférence en vue d'organiser un système de formation du genre. La création d'un sous-comité réunissant toutes les parties concernées et chargé d'établir un dialogue et des politiques avait été recommandée. Malheureusement, cela ne s'est pas fait. Nous n'avons pas eu la chance de réunir assez de personnes assez souvent pour que cette recommandation soit appliquée. Tout ce qui m'importe c'est que tous les services de police suivent les mêmes règles.

Le président: Je comprends. Cela dit, ayant moi-même l'expérience du milieu des forces policières, je peux affirmer que, même si une conférence aboutit à une entente, il suffit qu'il y ait un changement de chef de police pour que cette entente ne tienne plus. De la même façon, la direction d'un aéroport en particulier peut décider que, parce que les règles établies ne lui conviennent pas, elle assurera la gestion comme bon lui semble.

Étant donné que les chefs de police demeurent en poste pour une période de trois ou quatre ans seulement, pourquoi proposez-vous un système qui sera à la merci de la vision de chaque nouveau chef de police?

M. Johnson: Sénateur, je crois que nous cherchons à mettre sur pied un groupe de personnes qui établiront la norme et veilleront à ce qu'elle soit appliquée à l'échelle du pays sans égard à l'entrée en fonction de nouveaux chefs de police. C'est ce que nous voulons. Nous voulons que, dans tous les aéroports, les activités policières et les contrôles soient menés d'une manière précise et que les mesures de sécurité soient les mêmes.

Le président: Je ne veux pas critiquer votre point, mais prenons le service de police de Calgary par exemple. Nous ne sommes pas allés à Calgary. Nous ne connaissons pas les membres de ce service. Ce n'est qu'un exemple. Le constable, le sergent ou l'inspecteur qui dirige le détachement de Calgary relève du chef de police. La carrière de cette personne dépend de sa capacité de plaire au chef en poste. Ne proposez-vous pas un système qui pourra difficilement demeurer normalisé?

M. Sheehy: Vous parlez seulement des activités policières dans les aéroports. Comme M. Johnson l'a dit, nous souhaitons la mise sur pied d'un groupe de personnes qui se réunirait régulièrement. Peu importe les changements dans la composition du groupe, la constitution demeurerait en place. Ainsi, la normalisation des activités policières ne devrait pas être touchée.

M. Cooper: Je crois qu'il existe un modèle qui appuie les propos de Matt et de Don et qui me rappelle l'époque à laquelle j'étais membre des forces aériennes. Tous les deux ou trois ans, un nouveau commandant d'escadron entrait en poste. Il y a avait une rotation continue. Il en va de même chez les pilotes de chasse. Il est arrivé une fois qu'un projet en particulier nécessite un grand nombre d'escadrons et de ressources. Nous avons alors affecté des chasseurs-bombardiers, des escortes de chasseurs, des aéronefs de

objective at any given time, and we would form packages to go into an objective. In the package there would be fighter bomber, there would be fighter escort, there would be EW assets — electronic warfare assets — there would be AWACS aircraft responsible, and everybody was working as a team towards this one objective. The way they did it was, they got all of these entities together under a concept known as “centralized control, decentralized execution.” What you do is, you centralize the control within a visible entity.

We suggest that this entity, because it addresses the public interest and public security, should have public oversight, and then this entity would be responsible and accountable for coordinating all the activities that needed to take place to give us a security system that was integrated from top to bottom.

The Chairman: I take your point, but the organization you are describing had one CDS and all the air force reported to one general and the colour of their uniform was the same shade of blue.

Mr. Cooper: Actually, no, there was the situation I mentioned before, the Persian Gulf War. We had a number of nations involved and they all had their own CDSs, but for the purpose of this enterprise they all agreed that this would be the focal point and we are going to be responsive to this focal point and conduct ourselves accordingly, and their jobs rode on how well they fitted their operation into that organization.

The Chairman: Good answer.

I wish to thank you all for appearing before us today. It has been very helpful. This committee views its work as ongoing. Even though we contemplate a report sometime before year's end, we do not expect that will be our last report on this subject, and so we hope to have the occasion to hear your views in the future. You heard me earlier encourage you to communicate with us in writing, or any other way you choose. We would like to stay in touch and we appreciate your coming down and sharing your views with us, and being of assistance to the committee.

The committee continued *in camera*.

guerre électronique, et tous les membres des Forces faisaient équipe ensemble. Toutes les entités ont été réunies selon un concept en vertu duquel le contrôle est centralisé et l'exécution est décentralisée, c'est-à-dire que le contrôle est centralisé au sein d'une entité visible.

Une telle entité veille aux intérêts et à la sécurité du public et elle est responsable de la coordination de toutes les activités qui doivent être effectuées en vue d'assurer un système de sécurité intégré pour l'ensemble des forces aériennes.

Le président: Je comprends, mais l'organisme dont vous parlez avait un chef d'état-major, et l'ensemble des Forces relevait d'un général et tous les uniformes étaient de couleur bleue.

M. Cooper: En fait, non. Je reviens à la guerre du Golfe, dont j'ai parlé plus tôt. Un grand nombre de forces armées y participaient, chacune ayant son propre chef d'état-major. Mais, dans le cadre de cette guerre, elles ont toutes accepté de se conformer aux règles d'une entité centrale. Leur emploi dépendait de leur capacité à mener leur opération selon ces règles.

Le président: Bonne réponse.

Je tiens à vous remercier d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Vos témoignages ont été très utiles. Aux yeux du comité, son travail n'est jamais fini. Même si nous examinons un rapport avant la fin de l'année, nous ne nous attendons pas à ce que ce soit le dernier rapport que nous allons étudier sur le sujet. Nous espérons donc avoir l'occasion d'entendre à nouveau votre opinion. Je vous ai encouragé plus tôt à communiquer avec nous par écrit ou d'une autre façon. Nous aimerais rester en contact avec vous. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu exposer vos points de vue et de nous avoir aidés.

La séance du comité se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Monday, November 4, 2002

As an individual:

Mr. Chuck Wilmink, Consultant.

From Air Canada Pilots Association:

Captain Don Johnson, President;

Captain Matt Sheehy, Chairman, Security Committee;

First Officer Russ Cooper, Toronto Representative, Security Committee.

TÉMOINS

Le lundi 4 novembre, 2002

À titre personnel:

M. Chuck Wilmink, consultant.

De l'Association des pilotes d'Air Canada:

Le capitaine Don Johnson, président;

Le capitaine Matt Sheehy, président, Comité de la sécurité;

Le premier officier Russ Cooper, intervenant de Toronto, Comité de la sécurité.