



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, April 7, 2003

Issue No. 14

Seventeenth and eighteenth meetings on:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

INCLUDING:
THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Fixing the Canadian Forces' Method of Dealing
with Death or Dismemberment)

WITNESSES:
(*See back cover*)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 7 avril 2003

Fascicule n° 14

Dix-septième et dix-huitième réunions concernant:

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

Y COMPRIS:
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Pour rectifier la position des forces canadiennes
concernant la mort ou la mutilation)

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	* Lynch-Staunton
Banks	(or Kinsella)
* Carstairs, P.C.	Meighen
(or Robichaud, P.C.)	Smith, P.C.
Cordy	Wiebe
Day	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

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	* Lynch-Staunton
Banks	(ou Kinsella)
* Carstairs, c.p.	Meighen
(ou Robichaud, c.p.)	Smith, c.p.
Cordy	Wiebe
Day	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, April 7, 2003
(26)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera, at 9:40 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 Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny and Smith, P.C. (6).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda.

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

At 10:15 a.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

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. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Department of Transport Canada:

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group.

From the Department of National Defence:

Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff;

Captain Peter Avis, Director of Maritime Policy, Operations and Readiness.

Mr. Frappier made a statement and responded to questions.

At 11:40 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:45 a.m., the committee resumed its sitting.

Vice-Admiral Buck made a statement and with Captain Avis responded to questions.

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

- [“Update on Canada’s Response to Marine Security” presented by Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “56”)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003
(26)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd’hui à huis clos, à 9 h 40, dans la salle 160-S (salle du sous-comité) de l’édifice du Centre, sous la présidence de l’honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Smith, c.p. (6).

Également présents: Grant Purves et Grant Dawson, analystes à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement; le major-général (retraité) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Veronica Morris, agente des communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs.

À 10 h 10, le comité suspend sa séance.

À 10 h 15, le comité reprend sa séance publique dans la salle 160-S de l’édifice du Centre.

Conformément à l’ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité procède à son étude sur la nécessité d’une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*Le texte complet de l’ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 1, daté du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

Du ministère des Transport du Canada:

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d’urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime.

Du ministère de la Défense nationale:

Le vice-amiral Ronald Buck, chef d’état-major des Forces maritimes;

Le capitaine Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes.

M. Frappier fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 40, le comité suspend sa séance.

À 11 h 45, le comité reprend sa séance.

Le vice-amiral Buck fait une déclaration puis, avec l’aide du capitaine Avis, répond aux questions.

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

- [«Update on Canada’s Response to Marine Security», présenté par Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d’urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «56»)

- [“Chief of Marine Staff Introductory Statement” by Vice-Admiral Ronald Buck, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “57”)

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

ATTEST:

OTTAWA, Monday, April 7, 2003
(27)

[English]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Cordy, Day, Forrestall and Kenny (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Major General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Adviser; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

The committee considered its future agenda.

At 2:00 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:05 p.m., the committee continued its meeting in public in room 160-S, Centre Block.

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. (*See Issue No. 1, Monday, November 4, 2002, for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Royal Canadian Mounted Police:

Superintendent Ken Hansen, Director of Federal Enforcement;

Corporal Denis Caron, National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch National Coordinator, Organized Crime Branch.

From the Department of Fisheries and Oceans Canada:

Mr. Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine Services;

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs Directorate.

- [«Chief of Marine Staff Introductory Statement», par le vice-amiral Ronald Buck, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «57»)

À 13 h 10, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003
(27)

[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 pièce 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 Banks, Cordy, Day, Forrestall et Kenny (5).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et Grant Dawson, analystes; le major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le surintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité discute de ses travaux futurs.

À 14 heures, le comité suspend la séance.

À 14 h 05, le comité reprend la séance dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité poursuit son étude sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du lundi 4 novembre 2002.*)

TÉMOINS:

De la Gendarmerie royale du Canada:

Le surintendant Ken Hansen, directeur, Exécution des lois fédérales;

Le caporal Denis Caron, coordonnateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous-direction du crime organisé.

Du ministère des Pêches et des Océans Canada:

M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la flotte, Services maritimes;

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes.

From Canada Customs and Revenue Agency:

Ms. Maureen Tracy, Director, Policy and Operations Division;

Mr. Tom Kobolak, Senior Program Officer, Contraband and Intelligence.

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Ms. Diane Merpaw, Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination;

Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch.

Superintendent Hansen made a statement and with Corporal Caron responded to questions.

Mr. Gadula made a statement and with Mr. Meisner answered questions.

At 3:45 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:50 p.m., the committee resumed its sitting.

Ms. Tracy made a statement and with Mr. Kobolak responded to questions.

Ms. Normoyle made a statement and with Ms. Merpaw responded to questions.

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

- [“RCMP Speaking Points”, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “62”)
- [“Summary of Presentation” by Charles Gadula and Tim Meisner, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “63”)
- [“Opening Remarks” by Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Citizenship and Immigration Canada, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “64”)
- [“Opening Remarks for the CCRA”, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, “65”)

At 5:10 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:15 p.m., the committee continued its meeting in camera in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

It was moved by the Honourable Senator Banks, — That the Clerk invite, through the usual channels, Mr. William Elliott, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada, as the witness at 6:00 p.m. on Monday, April 28, 2003 to discuss transportation security.

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

The committee proceeded to consider an interim report including new cover and appendix of the Subcommittee on Veterans Affairs.

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

Mme Maureen Tracy, directrice, Division des politiques et des opérations;

M. Tom Kobolak, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement.

Du ministère de la Citoyenneté et Immigration Canada:

Mme Diane Merpaw, directrice adjointe intérimaire, Élaboration des politiques et coordination;

Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi.

Le surintendant Hansen fait une déclaration et, de concert avec le caporal Caron, répond aux questions.

M. Gadula fait une déclaration et, de concert avec M. Meisner, répond aux questions.

À 15 h 45, le comité suspend la séance.

À 15 h 50, le comité reprend la séance.

Mme Tracy fait une déclaration et, de concert avec M. Kobolak, répond aux questions.

Mme Normoyle fait une déclaration et, de concert avec Mme Merpaw, répond aux questions.

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 28 octobre 2002, les documents suivants sont déposés auprès du greffier.

- [«RCMP Speaking Points», le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «62»)
- [«Summary of Presentation» par Charles Gadula et Tim Meisner, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «63»)
- [«Openings Remarks» par Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada, le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «64»)
- [«Opening Remarks for the CCRA», le 7 avril 2003] (pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «65»)

À 17 h 10, le comité suspend la séance.

À 17 h 15, le comité poursuit sa réunion à huis clos dans la pièce 160-S (salle des sous-comités) de l'édifice du Centre.

L'honorable sénateur Banks propose — Que le greffier invite, selon la procédure habituelle, M. William Elliott, sous-ministre adjoint, Sûreté et sécurité, Transports Canada, à comparaître devant le comité le lundi 28 avril 2003, à 18 heures, pour discuter de la sécurité des transports.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine un projet de rapport (nouvelle couverture et annexe) du Sous-comité des anciens combattants.

The Honourable Senator Meighen who was stranded in Toronto because of poor weather conditions joined the discussion by speakerphone.

It was moved by the Honourable Senator Day, — That the draft report be adopted.

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

At 6:35 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

L'honorable sénateur Meighen, qui a dû rester à Toronto en raison du mauvais temps, participe à la discussion par téléphone haut-parleur.

L'honorable sénateur Day propose — l'adoption du projet de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 18 h 35, 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

Thursday, April 10, 2003

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

EIGHTH REPORT

Your Committee was authorized by the Senate on Wednesday, November 20, 2002 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; and all other related matters. On November 25, 2002 the Committee referred this matter to its Subcommittee on Veterans Affairs.

Your Committee now tables its interim report entitled: *Fixing the Canadian Forces' Method of Dealing with Death or Dismemberment*.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

(Text of the report appears following the evidence)

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 10 avril 2003

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

HUITIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le mercredi, 20 novembre 2002, à examiner, pour ensuite en faire rapport, 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; et toutes les autres questions connexes. Le 25 novembre 2002, le Comité a saisi le Sous-comité des anciens combattants de cette question.

Votre Comité dépose maintenant son rapport intérimaire intitulé: *Pour rectifier la position des Forces canadiennes concernant la mort ou la mutilation*.

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages)

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, April 7, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 10:15 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: Good morning. It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee. On my immediate right is our deputy chair, Senator Michael Forrestall, the distinguished senator from Nova Scotia. Senator Forrestall has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces.

On my far right is Senator Banks, who is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. Before his appointment to the Senate in 2000, Senator Banks was active in a number of musical events. Senator Banks is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Currently, this committee is studying the Nuclear Safety and Control Act.

On my extreme right is Senator David Smith from Ontario. Senator Smith has already served as a councillor and deputy mayor of Toronto and as a member of the House of Commons and a minister of state. He was appointed to the Senate in 2002. In the Senate, he also serves on the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs and on the Standing Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

Beside him is Senator Cordy of Nova Scotia, an accomplished educator with an extensive record of community involvement before she came to the Senate in 2000. In addition to serving on our committee, she is a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released a landmark report on health care and is now undertaking a study of mental health.

At my far left is Senator Joseph Day of New Brunswick, a successful lawyer and businessman. He was appointed to the Senate in 2001. Senator Day is the deputy chair of both our Subcommittee on Veterans Affairs and the National Finance Committee. He also sits on the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of reports

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 10 h 15 afin d'examiner la nécessité, pour le Canada, de disposer d'une politique en matière de sécurité nationale.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Bonjour. J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny. Je suis sénateur de l'Ontario et je préside le comité. Immédiatement à ma droite se trouve notre vice-président, le sénateur Michael Forrestall, éminent sénateur de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur Forrestall est au service des gens de Dartmouth depuis 37 ans, il a été d'abord leur député à la Chambre des communes pour devenir ensuite leur sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions relatives à la défense et a siégé à divers comités parlementaires portant sur cette question, notamment le Comité spécial mixte de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes.

À l'extrême droite se trouve le sénateur Banks, qui est bien connu des Canadiens parce qu'il est l'un de nos musiciens et artistes de scène des plus accomplis et polyvalents. Avant son entrée au Sénat en 2000, le sénateur Banks a été au coeur d'un certain nombre de manifestations musicales. Le sénateur Banks préside le Comité permanent de l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles qui se penche en ce moment sur la sûreté et la réglementation nucléaires.

À l'extrême droite se trouve le sénateur David Smith de l'Ontario. Le sénateur Smith a été par le passé conseiller municipal et vice-maire de Toronto, de même que député à la Chambre des communes et ministre d'État. Il est entré au Sénat en 2002. Il siège également au Comité permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et au Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

Vous voyez à côté de lui le sénateur Cordy de la Nouvelle-Écosse, éducatrice accomplie qui a été très active dans le milieu communautaire avant d'entrer au Sénat en 2000. Elle siège à notre comité et est également membre du Comité permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie du Sénat qui vient de publier un rapport remarquable sur la santé et vient d'entreprendre une étude sur la santé mentale.

À l'extrême gauche se trouve le sénateur Joseph Day du Nouveau-Brunswick, avocat et homme d'affaires réputé. Il a été nommé au Sénat en 2001. Le sénateur Day est le vice-président de notre Sous-comité des anciens combattants et du Comité permanent des finances nationales. Il siège également au Comité permanent des transports et des communications ainsi qu'au Comité permanent de l'agriculture et des forêts.

Notre comité est le premier comité permanent du Sénat ayant pour mandat d'étudier la sécurité et la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons publié une série de rapports dont le

beginning with “Canadian Security and Military Preparedness.” This study was tabled in February 2000 and examined the major defence issues facing Canada. The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. So far, we have released three reports on various aspects of national security. First, “Defence of North America: A Canadian Responsibility,” which was published in September 2002; second, “For an extra 130 bucks... Update on Canada’s Military Crisis: A View from the Bottom Up,” which was published in November 2002; and, most recently, “The Myth of Security at Canada’s Airports,” which was published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada’s ability to contribute to North American security and defence. Part of the work of this committee has been the holding of hearings on the federal government’s support of the men and women across the country that respond first to an emergency or disaster.

The committee has decided, however, to give priority to an ongoing evaluation of Canada’s ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline. These hearings update an earlier committee report, “Defence of North America,” published in 2002, which found Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

This morning we will hear from officials from Transport Canada and from the Department of National Defence. In the afternoon, we will hear from superintendent Ken Hansen, Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police, and from Charles Gadula, Director General of marine programs, Department of Fisheries and Oceans.

Mr. Frappier, are you here today. You chair the joint departmental committee on this subject and we understand you have an opening statement that you are prepared to make to the committee. We look forward to hearing from you.

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group, Department of Transport Canada: It is an honour to be here this morning. I have two quick statements that I would like to make: One as the chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group and the other to inform with respect to transport Canada and its activities.

The Chairman: Senator Forrestall wanted to interject briefly with a question.

Senator Forrestall: Why is the Department of Transport, a skeleton of its old self, chairing this when it has no resources and it commands no capacity to achieve what was undertaken? Would you know?

Mr. Frappier: I am not sure that I can answer that fully. You may want to talk to the minister on that.

Senator Forrestall: If you do not want to tell us, that is fine.

premier s’intitulait «L’état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Cette étude a été déposée en février 2000 et faisait état des grandes questions relatives à la défense pour le Canada. Le Sénat a ensuite prié notre comité de se pencher sur la nécessité pour le Canada d’avoir une politique de sécurité nationale. Nous avons publié jusqu’à présent trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale. Premièrement, le rapport intitulé «La défense de l’Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», qui a été rendu public en septembre 2002; deuxièmement, le rapport intitulé «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes: une vue de bas en haut», qui a été publié en novembre 2002; et troisièmement, le plus récent, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens», qui a été publié en janvier 2003.

Le comité poursuit son étude sur la capacité qu’a le Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l’Amérique du Nord. Entre autres choses, notre comité a tenu des audiences sur le soutien que le gouvernement fédéral accorde à ces hommes et à ces femmes de notre pays qui sont les premiers à intervenir en cas d’urgence ou de sinistre.

Cependant, le comité a décidé de donner la priorité à son étude de la capacité qu’a le Canada de défendre ses eaux territoriales et de contribuer au maintien de l’ordre sur le littoral continental. Nos audiences nous permettront d’actualiser un rapport que le comité a publié plus tôt, en 2002, «La défense de l’Amérique du Nord», où l’on a constaté que les efforts que fait le Canada pour défendre ses côtes sont largement ponctuels et fragmentaires.

Nous allons entendre ce matin des fonctionnaires de Transports Canada et du ministère de la Défense nationale. Cet après-midi, nous recevons le surintendant Ken Hansen, directeur du Service de l’exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada, et Charles Gadula, directeur général des Services maritimes, ministère des Pêches et des Océans.

Monsieur Frappier, vous voilà. Vous présidez le comité interministériel chargé de cette question, et nous croyons savoir que vous avez préparé un exposé à l’intention du comité. Il nous tarde de l’écouter.

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d’urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, ministère des Transports du Canada: C’est un honneur pour moi que d’être ici ce matin. J’aimerais faire deux brèves déclarations: la première à titre de président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et l’autre qui porte sur Transports Canada et ses activités.

Le président: Le sénateur Forrestall a une petite question à vous poser.

Le sénateur Forrestall: Pourquoi le ministère des Transports, qui n’est plus que l’ombre de lui-même, préside-t-il ce groupe de travail alors qu’il n’a aucune ressource et qu’il n’est pas habilité à mener à terme le projet qui a été entrepris? Savez-vous pourquoi?

M. Frappier: Je ne suis pas sûr de pouvoir donner une réponse complète à cette question. Vous voudrez peut-être en parler au ministre.

Le sénateur Forrestall: Si vous ne voulez pas nous le dire, ça va.

Mr. Frappier: I will mention that the Marine Transportation Security Act is a Transport Canada administered act that provides the authority for marine security. As for other modes of transportation, Transport Canada is the department responsible for coordinating and implementing security.

Senator Forrestall: Thank you very much.

The Chairman: Continue with your presentation, Mr. Frappier.

Mr. Frappier: I would like to give an update on the workings on the Interdepartmental Marine Security Working Group.

[*Translation*]

As you probably know, Transport Canada is the federal body responsible for the management and security of marine transportation in Canada. That responsibility includes the planning, development and implementation of policies, procedures, laws, regulations and standards for insuring security, developing emergency plans and managing crises.

The department is certainly not the only organization contributing to these efforts; protecting marine security requires cooperation from a wide range of partners: other federal departments and agencies, industry, public interest groups and unions, navigators, those operating ports and facilities, and the international community, in particular the United States.

[*English*]

I will briefly speak about the measures we have taken since September 11, the workings of Interdepartmental Marine Security Working Group, some of our main security commitments, our approach to marine security, and some of the new enhancements recently announced.

After September 11, the Interdepartmental Marine Security Working Group was established. In Budget 2001, the government provided more than \$60 million over five years for marine security. There was an increase in Coast Guard surveillance flights and heightened short-term presence of fleet base. The Coast Guard required vessels arriving in Canadian waters to give 96-hours' notice.

Canadian customs also increased focus on container security. The RCMP enhanced their emergency response teams. The Coast Guard began to fast-track the automated vessel identification system. The RCMP temporarily assigned organized crime teams to Canada's three major ports. CSIS strengthened its threat related intelligence gathering and dissemination capabilities.

CIC, Citizenship and Immigration Canada, strengthened networks of immigration control officers and intelligence liaison officers. There was enhanced screening of vessels entering the seaway system. Federal government proactive support of

M. Frappier: Je tiens à mentionner que la Loi sur la sûreté du transport maritime est une loi administrée par Transports Canada qui autorise le ministère à assurer la sûreté maritime. Comme pour tous les autres modes de transport, Transports Canada est le ministère responsable de la coordination et de la mise en oeuvre de la sécurité.

Le sénateur Forrestall: Merci beaucoup.

Le président: Poursuivez votre exposé, monsieur Frappier.

M. Frappier: J'aimerais vous donner un aperçu des travaux du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

[*Français*]

Comme vous le savez sans doute, Transports Canada est l'organisme fédéral responsable de la gestion et de la sûreté du transport maritime au Canada. Cette responsabilité englobe la planification, l'élaboration et l'exécution de politiques, procédures, lois, règlements et normes nécessaires au maintien de la sûreté, à l'élaboration des plans d'urgence et à la gestion de crises.

Le ministère n'est certes pas la seule organisation participant à cet effort; la protection de la sûreté maritime exige la collaboration d'une vaste gamme de partenaires: notamment d'autres ministères et organismes fédéraux, l'industrie, les groupes d'intérêt public et syndicaux, les navigateurs, les exploitants de ports et installations et la collectivité internationale, en particulier les États-Unis.

[*Traduction*]

Je ferai brièvement état des mesures que nous avons prises depuis le 11 septembre, des travaux du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, de certains des grands engagements que nous avons pris relativement à la sécurité, de notre approche à la sûreté maritime et de certaines améliorations qui ont été annoncées récemment.

Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a été créé après le 11 septembre. Dans son budget de 2001, le gouvernement a réservé plus de 60 millions de dollars sur cinq ans pour la sécurité maritime. Il y a eu augmentation des vols de surveillance de la Garde côtière et accroissement de la présence à court terme de ses navires. La Garde côtière oblige les navires qui entrent dans les eaux canadiennes à donner un avis de 96 heures.

Les douanes canadiennes ont également accru leur surveillance des conteneurs. La GRC a renforcé les moyens des équipes tactiques d'intervention. La Garde côtière a accéléré la mise en place du Système d'identification automatique des navires. La GRC a assigné temporairement des équipes chargées de lutter contre le crime organisé dans les trois grands ports du Canada. Le SCRS a renforcé ses mécanismes de collecte et de diffusion de renseignements concernant les menaces à la sécurité.

CIC, soit Citoyenneté et Immigration Canada, a renforcé son réseau d'agents de contrôle de l'immigration et d'agent de liaison du renseignement. On a amélioré les mesures de vérification visant les navires entrant dans la voie maritime. Le gouvernement du

international commitments, in particular IMO requirements, has since been approved. Department of National Defence established marine control access zones around three naval installations.

The Interdepartmental Marine Security Working Group was established in October 2001. Its mandate is to coordinate federal response to marine security, analyze our marine systems for security gaps, and develop possible mitigation initiatives to address these gaps.

Sixteen federal departments and agencies are members of this working group. It is chaired by Transport Canada. The membership of the IMSWG is in the information provided.

There was a significant budget allocation. On page 8 of the presentation, I have given the information for Budget 2001. On page 9, we have outlined the budget assigned to the seven key theme areas, which I will address in a minute. I would like to point out that the total commitment of the government over the period of 2001-02 to 2007-08 is \$197 million.

How do we conduct the business of the Marine Security Working Group? First, to better identify and address security gaps, the marine sector was divided into four security zones: foreign, international waters, Canadian waters, and coastal land site areas. Each security zone has four activity areas of concentration. These main areas are: awareness, ability to respond, safeguarding and collaboration.

Following the initial review, we conducted a review to determine which activity areas and which security zones were of interest for further analysis. On page 12 of your presentation I have outlined the matrix of the areas that we pursued.

Once the level of risk was established, potential mitigation measures were identified and evaluated from which emerged a set of broad program initiatives. Finally, an order of priority was established to achieve a phased and balanced lowering of risk levels across all the key zones. Results of this process were then used to establish the policy recommendations that went to cabinet.

As a result of that submission, funding was provided. The Minister of Transport, David Collenette, announced the package on January 22, 2002. This package provided up to \$172.5 million for initiatives designed to further enhance the security of Canada's marine transportation system and its maritime borders. Packages are being administered cooperatively by a number of federal departments and agencies, all of which are members of the IMSWG.

The specific themes are: increased surveillance and tracking of marine traffic, including near real-time identification and tracking of vessels in Canadian waters; the screening of passengers and crew on board vessels; installing new detection equipment in ports to screen containers for radiation; enhancement of the RCMP's emergency response team and the establishment of permanent investigative positions at major ports; enhancing collaboration

Canada appuie de façon proactive les engagements internationaux, en particulier les exigences de l'OMI qui ont été approuvées depuis. Le ministère de la Défense nationale a établi des zones maritimes d'accès contrôlé maritimes à proximité de trois installations navales.

Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a été mis sur pied en octobre 2001. Il a pour mandat de coordonner l'intervention fédérale en matière de sûreté maritime, d'analyser notre système maritime afin de déterminer les lacunes en matière de sûreté et d'élaborer des initiatives d'atténuation pour combler ces lacunes.

Seize ministères et organismes fédéraux sont membres de ce groupe de travail. Il est présidé par Transports Canada. Dans les informations que nous vous avons remises, vous trouverez la liste de membres du GTISM.

Nous avons reçu des crédits substantiels. À la page 8 de mon exposé, je donne les informations tirées du budget 2001. À la page 9, nous expliquons comment le budget a été réparti entre les sept grands thèmes, dont je parlerai dans un instant. Et je signale que l'engagement financier total du gouvernement pour la période s'étalant de 2001-2002 à 2007-2008 est de 197 millions de dollars.

Que fait le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime? Premièrement, pour mieux identifier et combler les lacunes en matière de sécurité, le secteur maritime a été divisé en quatre zones: étrangères, eaux internationales, eaux canadiennes et secteurs côtiers. Chaque zone de sécurité a quatre domaines d'activité: sensibilisation, capacité d'intervention, protection et collaboration.

Après avoir pris connaissance de l'état des lieux, nous avons mené une étude pour déterminer quels domaines d'activité et quelles zones de sécurité méritaient plus amples analyses. Vous en trouverez un aperçu à la page 12 de mon exposé.

Une fois le niveau de risque établi, des mesures d'atténuation étaient arrêtées et évaluées, et à partir de cela nous avons établi un ensemble d'initiatives générales. Enfin, nous avons créé un ordre de priorité pour abaisser et équilibrer le niveau de risque dans toutes les grandes zones. On s'est ensuite servi des résultats de ce processus pour articuler les recommandations dont faisait état la politique qui a été soumise au Cabinet.

En conséquence de cette démarche, nous avons reçu les crédits budgétaires voulus. Le ministre des Transports, David Collenette, a annoncé un train de mesures le 22 janvier 2002. Ces mesures prévoyaient jusqu'à 172,5 millions de dollars pour des initiatives visant à améliorer la sûreté du système de transport maritime du Canada et de ses frontières maritimes. Ces mesures sont administrées en coopération par divers organismes et ministères fédéraux, qui sont tous membres du GTISM.

Les grands thèmes sont les suivants: surveillance accrue et repérage amélioré du trafic maritime, ce qui comprend l'identification et le repérage presque immédiats des navires qui entrent en eaux canadiennes; l'amélioration du contrôle des passagers et des membres d'équipage des navires; l'installation d'un nouvel équipement de détection dans les ports pour détecter les radiations dans les conteneurs; l'amélioration des équipes

and coordination among government departments and agencies; developing and implementing new international requirements; and continued improvement of port security through enhanced coordination and collaboration. You will receive more information on each of those themes from the people whom you have called forward from the various departments.

I will now give a bit more detail on the Transport Canada initiatives of those themes. We are the lead on a few of them.

[Translation]

Transport Canada ensures implementation of the International Ship and Port Facility Security Code. The ISPS code was adopted at a diplomatic conference held at the International Maritime Organization headquarter in December 2002.

The participants at that conference adopted a certain number of amendments to the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea, the most important being the addition of the new International Ship and Port Facility Security Code. Among other things, the code requires implementation of security plans and the appointment of security officers for ships, shipping companies and port facilities, as well as the installation of ship alarms and automatic code identification systems on ships. The ISPS code will come into force July 1, 2004.

Transport Canada is working with the marine industry to implement the code by that date. The Government of Canada is a signatory to the code and as the designated authority of the Government of Canada and under the ISPC code, Transport Canada is responsible for various activities including setting security levels, determining which port facilities require a security officer and a security plan, approving security assessments and plans and any subsequent changes to the assessment or plan, exercising control and compliance measures, establishing requirements for a declaration of security, and approving registered security organizations.

Another very important program is the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program. Under this program, operators of marine facilities are required to establish restricted areas in order to protect essential infrastructure in the marine transportation system. This new program is intended to ensure the security of people in the port and prevent interference with the marine transportation system. It will be based on the Airport Restricted Area Access Clearance Program, and implementation will be done in consultation with various stakeholders.

tactiques d'intervention de la GRC et la création de postes d'enquête permanents dans les grands ports; l'amélioration de la collaboration et de la coordination entre les organismes et ministères du gouvernement; l'élaboration et la mise en oeuvre de nouvelles exigences de sûreté internationale; et l'amélioration constante de la sécurité portuaire par une meilleure coordination et une meilleure collaboration. Vous recevrez davantage d'information sur chacun de ces thèmes des divers représentants des ministères que vous avez convoqués.

Je vais maintenant vous parler un peu des initiatives de Transports Canada dans ces domaines. Nous sommes le maître d'oeuvre dans quelques-uns d'entre eux.

[Français]

Transports Canada assure la mise en oeuvre du Code international de sûreté des navires et des installations portuaires. Le code ISPS a été adopté lors d'une conférence diplomatique tenue au siège social de l'Organisation maritime internationale en décembre 2002.

Les participants à cette conférence ont adopté un certain nombre de modifications à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dont la plus importante se traduit par le nouveau Code international de sûreté des navires et des installations portuaires. Le code exige entre autres choses la mise en oeuvre de plans de sûreté et la désignation d'agents de sûreté pour les navires, les sociétés propriétaires de navires et les installations portuaires, ainsi que l'installation de dispositifs d'alarme et de systèmes d'identification automatique sur les navires. Le code ISPS entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Transports Canada travaille de concert avec l'industrie maritime en vue de la mise en place du code pour la date d'entrée en vigueur. Le gouvernement du Canada est signataire de ce code et, à titre d'autorité désignée du gouvernement du Canada, et en vertu du code ISPS, Transports Canada est responsable de diverses activités dont les suivantes: établir les niveaux de sûreté pertinents; déterminer quelles sont les installations portuaires du Canada qui doivent désigner un agent de sûreté et mettre au point un plan de sûreté; approuver les évaluations et les plans de sûreté des installations portuaires, ainsi que toute modification subséquente à cette évaluation et à ces plans; mettre en application des mesures de contrôle et de conformité; établir les exigences en vue d'une déclaration de sûreté et approuver les organismes de sûreté enregistrés.

Un autre programme très important est le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations maritimes. Dans le cadre de ce programme, les exploitants des installations maritimes seront tenus d'établir des zones réglementées dans le but de protéger les infrastructures essentielles du réseau de transport maritime. Ce nouveau programme a pour but d'assurer la sécurité des personnes dans les ports et d'empêcher les actes d'interventions illicites dirigés contre le réseau de transport maritime. Le programme prendra modèle sur le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des aéroports. La mise en oeuvre se fera en consultation avec les intervenants touchés.

The purpose of establishing restricted areas is to protect the security of everyone who needs to have access to those areas: passengers, crew, visitors, personnel and other employees such as those making deliveries. People wishing to have access to restricted areas in a port will go through a background check or will have to be accompanied by a responsible officer.

There are also customs control areas, and steps are being taken to ensure coordination and harmonization between our efforts and the CCRA customs control areas. The process for granting passes will be based on the system that already exists in Canadian airports. Anyone wanting access to a restricted area of a port will be the subject of a background check carried out in cooperation with the RCMP and CSIS.

The new Marine Security Coordination Program will start in 2003-04, and it will be managed by the Interdepartmental Marine Security Working Group. This program will fund one-time or limited-period projects to enhance collaboration and coordination among federal departments and agencies.

The next steps in this program are to resolve the main policy issues involved in implementing the ISPS code and the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program; to work with marine stakeholders through the following mechanisms: presentations at national, regional and port-specific meetings — these presentations have already begun and will continue until early May — moderated regional and national consultations with affected stakeholders; hiring of additional dedicated marine security specialists; and, finally, establishment of a methodology for conducting security assessments of marine facilities. We will have to initiate regulatory and legislative amendments and establish a marine security oversight program to ensure that the legislation and regulations are properly implemented.

[English]

I am open to any questions you have.

The Chairman: Thank you, Mr. Frappier. You have given us an excellent overview of the work that you and your committee have been doing.

Over the course of today's hearing and in future hearings, we will be trying to put some flesh on the bones that you have described to us. For example, you talked about a number of initiatives such as the new marine security enhancement initiatives or increased tracking and surveillance, enhanced screening of crew and passengers, installation of new detection equipment, enhanced capacity to respond to potential threats, and enhanced coordination and collaboration and continued improvements to port security. We are looking for some specifics in terms of exactly what you have in mind. The members of the committee

Les zones réglementées ont pour objet d'assurer la sécurité de toutes les personnes qui doivent avoir accès à ces zones, c'est-à-dire les passagers, des membres d'équipage, les visiteurs, le personnel sur place et d'autres employés tels que les livreurs. Les personnes souhaitant accéder aux zones réglementées d'un port seront soumises à une vérification des antécédents, ou devront être accompagnées d'un agent responsable.

Les zones contrôlées par les douanes sont aussi en place et on s'assure qu'il y ait une coordination et une harmonisation entre les efforts de nos zones et celles de l'ADRC. Le processus d'octroi de laissez-passer prendra modèle sur le système déjà en place dans les aéroports canadiens. Les personnes souhaitant accéder aux zones réglementées d'un port seront soumises à une vérification des antécédents, faite en collaboration avec la GRC et le SCRS.

Le nouveau Programme de coordination de la sûreté maritime entrera en vigueur en 2003-2004. Ce programme sera géré par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Le programme financera des projets ponctuels ou de durée limitée visant à améliorer la collaboration et la coordination des ministères et des organismes fédéraux.

Les prochaines étapes de ce programme est de régler les principales questions de politique rattachées à la mise en oeuvre du code ISPS et du programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations maritimes; de travailler avec les intervenants du secteur maritime par l'entremise des mécanismes suivants: la présentation d'exposés dans le cadre de réunions nationale et régionales ou concernant un port en particulier — cette présentation est déjà commencée et se poursuivra jusqu'au début de mai — ; des consultations régionales et nationales dirigées auprès des intervenants touchés; et d'embaucher d'autres spécialistes de la sûreté maritime pour s'assurer d'un programme d'inspection; et, finalement, l'établissement d'une méthodologie en vue d'effectuer des évaluations de sûreté dans les installations maritimes. Nous devons apporter des modifications aux règlements et aux lois, et établir un programme de surveillance de la sûreté maritime pour s'assurer que les lois et les réglementations seront bien mises en place.

[Traduction]

Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Frappier. Vous nous avez donné un excellent aperçu du travail que vous et votre comité accomplissez.

Au cours de notre audience d'aujourd'hui et dans nos audiences futures, nous allons tâcher d'acquérir une compréhension plus substantielle de ce que vous nous avez dit aujourd'hui. Par exemple, vous avez parlé de certaines initiatives comme celles qui visent à hausser la sûreté maritime ou les opérations de repérage et de surveillance, l'amélioration du contrôle des équipages et des passagers, l'installation d'un nouvel équipement de détection, l'amélioration de la capacité de réagir aux menaces, et l'amélioration de la collaboration et de la coordination ainsi que les améliorations suivies dans la sécurité

will be trying to get as complete a picture as we can of how we are moving forward.

We view this study as an extension of our September report, "Defence of North America: Canadian responsibility," where we focused principally on coastal issues. That report was a first step and we are interested in seeing how the government is proceeding beyond that.

We are concerned generally about trying to narrow in broad statements. The pass system is a good example. You made a number of comments about how you will improve the pass system and make it similar to the airport system that you have now. When we were in Vancouver a little over a year ago, we asked the port officials about what sort of pass system they had. They described what seemed to the committee as being a pretty good pass system.

Then we asked how many people it included. Their answer was that it includes the 127 people who work for the Port Authority, but it does not include the 30,000 other workers at the port. Yet, when we first received the information, it sounded like 30,000 people had this pass system in place.

As we go forward, when we are talking about the pass system, we want to know how it will work and who it will cover; whether it will be the narrow group that just worked for the Port Authority or whether it will include the checkers, longshoremen and others who work in the port environment.

That will be the nature of the inquiries we have. I wanted to put that in context for you.

Senator Banks: Does the working group have in mind a definable plan that would represent maritime security across the board? I ask is because no one has ever confirmed that this is the specific object in place. Is that the end that you have in mind?

If so, how far away do you think such a clear policy might be?

Mr. Frappier: I do not believe there is an end point — a report or a product — and then we say that the work is done.

We believe that marine security will always involve — as it always has — many departments doing different aspects of their mandates. It is important to ensure the Government of Canada has a coordinated view of what is occurring and what should occur in marine security.

portuaire. Nous allons vous demander de nous expliquer en détail ce que vous nous avez dit. Les membres du comité tâcheront d'acquiescer un portrait aussi complet que possible de l'étude qu'il va faire.

Cette étude est pour nous un complément de notre rapport de septembre, «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», où nous avons examiné surtout les questions relatives à la défense côtière. Ce rapport était une première étape, et nous tâcherons de savoir ce que compte faire le gouvernement à partir de cela.

De manière générale, nous voulons connaître les détails de ces énoncés généraux. Le système des laissez-passer est un bon exemple. Vous nous avez fait quelques remarques sur la manière dont vous comptez améliorer le système de laissez-passer et le rapprocher à celui qu'on a maintenant dans le système aéroportuaire. Lorsque nous sommes allés à Vancouver il y a un peu plus d'un an de cela, nous avons demandé aux responsables du port quel genre de système de laissez-passer ils avaient. Ils ont décrit au comité ce qui a semblé être un assez bon système de laissez-passer.

Ensuite nous leur avons demandé combien de gens étaient visés par ce système. Ils ont répondu que le système s'appliquait aux 127 personnes qui travaillent pour l'administration portuaire, mais pas aux 30 000 autres travailleurs du port. Pourtant, quand nous avons reçu l'information initialement, nous avons eu l'impression que ce système de laissez-passer était en place pour 30 000 personnes.

Dans nos discussions, quand nous aborderons la question des laissez-passer, nous voulons savoir comment le système fonctionnera et qui sera visé, c'est-à-dire si ce sera seulement le petit groupe qui travaille pour l'autorité portuaire ou bien l'ensemble des travailleurs, vérificateurs, débardeurs et autres qui travaillent dans le milieu portuaire.

Ce sera l'une des questions que nous voudrions tirer au clair. Je voulais vous le préciser tout de suite.

Le sénateur Banks: Est-ce que le groupe de travail a en tête un plan précis qui représenterait la sécurité maritime dans tous ses aspects? Je pose la question parce que personne n'a jamais confirmé que tel est bien le mandat précis. Est-ce le résultat final que vous avez à l'esprit?

Dans l'affirmative, dans combien de temps pensez-vous aboutir à une telle politique claire?

M. Frappier: Je ne crois pas qu'on ait en vue un résultat final, un rapport ou un produit quelconque, après quoi nous dirions que le travail est fini.

Nous croyons que la sécurité maritime ne cessera de mettre toujours en cause, comme cela a toujours été le cas, de nombreux ministères et différents aspects de leurs mandats respectifs. Il est important de s'assurer que le gouvernement du Canada a une vue d'ensemble de ce qui se passe et de ce qui devrait se passer dans le dossier de la sécurité maritime.

The first step is to ensure policy coordination. Much of that effort was done in preparation of the memorandum to cabinet that has gone up. The recent announcements of up to \$172.5 million were a product of that, if you like. There is an ongoing need to ensure that coordination at the policy level is in place and is happening.

Senator Banks: Is it better to coordinate a number of different policies, which is what you are saying, or to have a policy to which everyone adheres?

Perhaps it is cynical of me to ask that question. We are talking about security. We used to be able to say, here is a question that is about military security; here is another one that refers to immigration; and here is another one that has only to do with trade and commerce. That is no longer possible, and everyone knows that. You know it better than we do.

Could you answer the question about the logic of there being a bunch of different policies — I think the answer is 17 different policies or however many there are — and try to coordinate them in some way, as opposed to having a model that says, “Here is our maritime security policy. Everyone do that. Here is how you fit into that.” There is a difference.

Mr. Frappier: If you could isolate all the other things that public policy has to handle, it may make sense to put together a policy document or a policy organization for marine security.

The fact is that, as in many areas of public policy, the complexities of what is at stake and the complexities of the mandates of different departments mean that you will always have more than a couple of players involved in things.

On the marine security side, we have things such as how does organized crime fit into it or not. That is an interesting area. You cannot lump it in, but you cannot ignore it completely either.

On the Customs side, there are all kinds of issues with respect to contraband. We do not want to have a policy for inspecting containers from a national security perspective and then another set of policies that will look at it from a contraband perspective or a Customs and Revenue perspective. They all have to fit together. That is basically the fundamental role of the working group.

As to whether it will produce a document that is the policy, we have not decided on that. There will always be other departments involved and there will always be a need to ensure that the policies are coordinated on the different subject areas.

Senator Banks: We have been, concomitant with this study, doing one that involves questions of first responders in unhappy scenarios and various different situations — not only in ports but also in cities and towns and villages across Canada.

La première étape est de veiller à assurer la coordination des politiques. Nous avons déployé beaucoup d'efforts en ce sens durant la préparation du mémoire au Cabinet. La somme de 172,5 millions de dollars récemment annoncée était un résultat de ces efforts, si vous voulez. Il faut constamment s'assurer d'avoir une bonne coordination au niveau des politiques.

Le sénateur Banks: Est-ce préférable de coordonner un certain nombre de politiques différentes, comme vous le décrivez, ou bien d'avoir une seule politique que tout le monde doit respecter?

C'est peut-être cynique de ma part de poser cette question. Nous parlons de sécurité. Auparavant, nous pouvions dire: Voici une question qui met en cause la sécurité militaire; dans cet autre dossier, il est question d'immigration; et voici encore un autre dossier qui concerne uniquement le commerce extérieur. Cela n'est plus possible, et tout le monde le sait. Vous le savez mieux que nous.

Pouvez-vous répondre à la question sur la logique d'avoir une foule de politiques différentes — je pense qu'il y en a dix-sept, ou peu importe le chiffre — et d'essayer de les coordonner d'une manière ou d'une autre, plutôt que d'avoir un modèle dans lequel on dirait: «Voici notre politique de sécurité maritime. Chacun doit s'y conformer. Voici comment vous cadrez dans l'ensemble». Il y a une différence.

M. Frappier: Si l'on pouvait isoler tous les autres éléments qui sont en cause dans la politique publique, il serait peut-être logique d'élaborer un document de politique ou une organisation chargée d'appliquer la politique en matière de sécurité maritime.

Le fait est que, comme dans bien d'autres domaines d'affaires publiques, la complexité de ce qui est en jeu et la complexité des mandats des différents ministères signifient qu'il y aura toujours plusieurs intervenants.

Dans le domaine de la sécurité maritime, il faut par exemple s'interroger sur la présence du crime organisé. C'est une question intéressante. On ne peut pas l'englober avec les autres, mais on ne peut pas l'écarter complètement non plus.

Pour ce qui est des douanes, il y a toutes sortes de problèmes qui se posent en matière de contrebande. Nous ne voulons pas avoir une politique d'inspection des conteneurs pour des raisons de sécurité nationale, et puis une autre politique visant l'inspection des mêmes conteneurs du point de vue de la lutte contre la contrebande ou du point de vue des Douanes et du Revenu. Il faut que tout soit intégré. Tel est essentiellement le rôle fondamental du groupe de travail.

Quant à savoir si le résultat sera la rédaction d'un document qui énoncera la politique, nous n'avons pas encore pris de décision là-dessus. Il y aura toujours d'autres ministères en cause et il sera toujours nécessaire de s'assurer que les politiques sont coordonnées relativement aux différents domaines.

Le sénateur Banks: Nous faisons, en même temps que cette étude-ci, une autre étude portant sur les premiers intervenants dans divers scénarios et diverses situations catastrophiques, non seulement dans les ports, mais aussi dans les villes et villages partout au Canada.

We found that in some places, there is a plan in place that would seem to us to work. In other places, where there are problems with communication and the sharing of information and the sharing of priorities and of budgets and everything else between various agencies and organizations that might be involved in response to an event, there are difficulties.

In the event of an eventful problem of some kind — likely one that is new and unforeseen and innovative and, to use the military term, unsymmetrical — with respect to maritime security, who drives the bus? Who is in charge? Somebody has to be in charge.

For example, when it comes to search and rescue, the Department of National Defence is in charge from the centres from which they direct search and rescue. They have at their disposal access to information and communication with all of the various other people who might be involved, such as the Coast Guard, Transport, Fisheries, whomever. The Department of National Defence is driving that bus.

If a Canadian were to ask, “Who drives the bus?” on the subject of an event that would have to do with maritime security, the answer would seem to be, “Well, it depends.” We have yet to find an answer to that question.

To be a little cynical, you used the phrase “administrative cooperation,” in that it would be administered cooperatively by the various government departments. That is frightening to me.

Mr. Frappier: We were talking about policy coordination. There are also operational roles. For example, if you take a specific example of a known terrorist activity about to occur in a maritime environment, it is clear that the National Counter Terrorism Plan kicks in, and the Solicitor General’s office and the national operations centre of the RCMP are driving that bus.

They would then operationally have at their disposal the assets and capabilities of all the other departments. Our job now is to make sure that there is a policy coordination, but also that operationally those things are smooth so there is no confusion or question of whether they can get support of a Coast Guard vessel or the JTF2 out of National Defence as they require.

I think there are ways of ensuring that there is a good response if there is an event. It is important to use some of the operational capabilities that are already in place. For instance, you need to involve your local first responders — particularly the local police and so forth.

The RCMP already have capabilities to do that in emergency situations, so we want to ensure that capacity is used to its maximum, because these events will not happen every day or every month or every year. You want to ensure you are using operational systems that are in place.

Nous avons constaté qu’en certains endroits, on a mis en place un plan qui nous semble bien fonctionner. Ailleurs, il y a parfois des difficultés sur les plans des communications et l’échange d’information, et du partage des priorités et des budgets et de tout le reste entre les diverses organisations qui peuvent être appelées à intervenir en cas de catastrophe.

Dans l’éventualité d’un événement problématique quelconque — il y a fort à parier qu’il sera nouveau et imprévu et, pour utiliser le jargon militaire, non symétrique — dans le domaine de la sécurité maritime, qui prend l’affaire en main? Qui est aux commandes? Il faut bien qu’il y ait un patron.

Par exemple, en matière de recherche et de sauvetage, c’est le ministère de la Défense nationale qui commande les opérations à partir des centres d’où l’on dirige les efforts de recherche et de sauvetage. Ils ont accès à toute l’information et peuvent communiquer avec tous les autres intervenants éventuels, comme la Garde côtière, les Transports, les Pêches, et cetera. C’est le ministère de la Défense nationale qui est aux commandes.

Si un Canadien posait la question «qui est aux commandes?» à la suite d’un événement mettant en cause la sécurité maritime, il semble que la réponse serait: «Eh bien, ça dépend». Nous n’avons pas encore trouvé la réponse à cette question.

Je suis un peu cynique, mais vous avez utilisé l’expression «coopération administrative», en ce sens que le tout serait administré en coopération par les divers ministères gouvernementaux. Cela m’effraie.

M. Frappier: Nous parlions à ce moment-là de coordination des politiques. Il y a aussi des rôles opérationnels. Par exemple, dans le cas d’un attentat terroriste dont on sait qu’il va bientôt se produire dans un environnement maritime, il est clair que c’est alors le plan national de lutte contre le terrorisme qui s’applique, et ce sont donc le Bureau du solliciteur général et le Centre national des opérations de la GRC qui sont aux commandes.

Sur le plan opérationnel, ils auraient alors à leur disposition les ressources matérielles et autres de tous les autres ministères. Notre tâche à nous est de s’assurer non seulement qu’il y a une coordination des politiques, mais aussi que sur le plan opérationnel, tout se passe harmonieusement, qu’il n’y a pas de confusion ou de point d’interrogation, que les gens ne se demandent pas s’ils peuvent compter sur l’appui d’un bateau de la Garde côtière ou de la FOI2 de la Défense nationale, au besoin.

Je pense qu’il y a moyen de s’assurer que l’intervention sera efficace si quelque chose se produit. Il est important d’utiliser les capacités opérationnelles qui sont déjà en place. Par exemple, il faut obtenir la collaboration des services locaux d’intervention d’urgence, en particulier la police locale, et cetera.

La GRC a déjà la capacité d’intervenir en situations d’urgence, et nous voulons nous assurer que cette capacité sera utilisée de façon optimale, parce que de tels événements ne se produiront pas tous les jours, tous les mois ou même tous les ans. Il faut s’assurer que l’on utilisera les systèmes opérationnels qui sont en place.

If the question is what is going on out there, where are the ships and which ships, clearly the Department of National Defence is keeping a view of the current situation of the maritime environment and where vessels are.

Senator Banks: We will find that out later. However, I am not sure they are. That is what I am talking about.

If an event happened on a container or tanker ship 25 or 50 miles out to sea, and if it were determined that the RCMP was going to be involved, how would they get there? They have do not have a ship or any kind of vessel that would take them 50 miles out to sea.

Are you looking at the question of communication and command and control in that event with whoever is making the determination? How will the RCMP get there, or JTF2 or whoever it has to be? If there is a Coast Guard ship five miles from this event, there is nothing they can do about it because they have not even got peace officer status. Is that communication among the things that your working group is looking at, and how are we doing?

Mr. Frappier: It is certainly part of what we are looking at. Certainly, if the RCMP needs the support of larger vessel, they can call upon the Coast Guard or they can call upon the Canadian forces and bring their assets to bear.

For every specific scenario, as to where the ships are and so forth, it would be better to make reference either to DND or to the RCMP as to how they would respond if they were 50 miles away and the closest is the Coast Guard. From our perspective, it is important to generate some of those scenarios so you can work through the details of exactly how it would work. It is definitely important to ensure we have the capabilities to do those things that are deemed necessary.

Senator Forrestall: I am not a very happy camper, to tell you the truth. My earlier question might have been some indication. I was surprised that Canada's Department of Transport, which, together with the coast guard, literally does not exist. If it still exists, it is on paper, virtually only. Have you read this?

Mr. Frappier: I have seen most of it and gone through it. It was one of the primary documents used as we put through our policy deliberations as to where we suggest the government should go.

Senator Forrestall: When did that happen? When was this discussed in the group?

Mr. Frappier: Throughout the fall, but we started our deliberations in the summertime. I believe your report came out in September, so it was timely in that sense because we did have working groups looking at different analyses of gaps and whatnot. As well other sources of information, it was thrown in the mix of our analytical work.

Si la question est de savoir ce qui se passe sur le terrain, où sont les navires et quels navires sont en cause, c'est clair que le ministère de la Défense nationale est toujours au courant de la situation dans l'environnement maritime et sait où se trouvent les bateaux.

Le sénateur Banks: Nous verrons bien. Je n'en suis pas sûr. C'est justement de cela que je veux parler.

Si un événement survenait à bord d'un navire porte-conteneurs ou d'un pétrolier qui se trouve à 25 ou 50 milles au large, en pleine mer, et si l'on déterminait que la GRC devait intervenir, comment les gendarmes se rendraient-ils sur place? La GRC n'a pas de navire ou d'embarcation capable de les amener à 50 milles au large.

Examinez-vous la question des communications, du commandement et du contrôle dans une telle éventualité, avec l'autorité, quelle qu'elle soit, chargée de prendre la décision? Comment la GRC va-t-elle se rendre sur place, ou bien la FOI2, ou quel que soit l'intervenant? S'il y a un navire de la Garde côtière cinq milles plus loin, ils ne peuvent rien y faire puisqu'ils n'ont même pas le statut d'agent de la paix. Votre groupe de travail se penche-t-il entre autres sur cette question de la communication, et où en êtes-vous?

M. Frappier: Cela fait assurément partie de notre champ d'étude. Chose certaine, si la GRC a besoin d'un navire de plus grande taille, elle peut faire appel à la Garde côtière ou aux Forces canadiennes et elle peut compter sur les ressources matérielles de ces organismes.

Pour chaque scénario spécifique, quant à savoir où se trouvent les navires, et cetera, il serait préférable de s'en remettre au MDN ou bien à la GRC pour savoir comment ils réagiraient s'ils étaient à 50 milles et si la Garde côtière se trouvait tout près. De notre point de vue, c'est important d'imaginer de tels scénarios afin de pouvoir préciser les détails et savoir exactement comment tout cela fonctionnerait. Il est certain que c'est important de s'assurer d'avoir la capacité de faire tout ce qui serait jugé nécessaire.

Le sénateur Forrestall: Je suis plutôt mécontent, pour vous dire la vérité. Ma question de tout à l'heure vous a peut-être mis la puce à l'oreille. J'ai été étonné d'apprendre que le ministère des Transports du Canada, qui, de même que la Garde côtière, n'existe pas, littéralement. S'il existe encore, ce n'est que sur papier, de manière virtuelle. Avez-vous lu ceci?

M. Frappier: J'en ai pris connaissance, je l'ai lu en grande partie. C'était l'un des documents de base dont nous nous sommes inspirés dans nos délibérations en vue de suggérer la voie à suivre au gouvernement.

Le sénateur Forrestall: Quand avez-vous fait cela? Quand le groupe en a-t-il parlé?

M. Frappier: Tout au long de l'automne, mais nous avons commencé nos délibérations pendant l'été. Je pense que votre rapport a été publié en septembre et il tombait donc à pic, en ce sens que nous avions alors des groupes de travail qui analysaient différentes lacunes, et cetera. Il est venu s'ajouter à d'autres sources d'information, et le tout a été passé au crible lors de notre travail d'analyse.

Senator Forrestall: That is a good place to start. One of the primary concerns of this committee is the security of Canadian ports — the coastline in this regard — and other marine-related matters.

Another thing we talked about in our report was a viable, acceptable and understandable coordination with the United States — once upon a time, dear friends, but not lately. Have we achieved that? Has that been a matter of discussion? When might we expect to hear how that happens?

I suppose I should have asked this question earlier: How much autonomy and authority does your committee have? Can you make a recommendation and reasonably expect it to be adopted and implemented? How are we getting on working with home security in the United States?

Mr. Frappier: There is an extensive set of contacts with the United States, as in many other areas, both nationally and at the local area. Customs has a program working with U.S. Customs and they have exchanged officers at different ports as part of the container security and security of incoming goods.

Between Transport Canada and our counterparts at the Transportation and Security Authority in the United States, the TSA, part of Homeland Security, we have many protocols with respect to sharing of information on vessels of interest and people of interest.

The CIC have quite a bit of work with the U.S. Immigration and Naturalization Services, INS. That question that would get some interesting answers from each one of the people presenting to you over the day.

Senator Forrestall: Would there be some specific answers?

Mr. Frappier: Yes, I believe you will get the information that you seek.

The United States Coast Guard is a major player down in the United States and so we at Transport Canada have quite a few interrelationships with them with respect to intelligence sharing and also in ensuring there are appropriate protocols for the seaway.

Locally — both on the East Coast and on the West Coast — there are coordinating groups meeting with the U.S. Coast Guard. There is a lot of dialogue and understanding, but there is definitely room for more. There is always a need for a more discussions. They certainly have a different approach from ours.

Senator Forrestall: It has been nearly three years since September 11. Among the things that the committee recommended last September was the establishment of a Canadian-U.S. joint operational planning group that would include representatives of the Canadian Navy, the Canadian

Le sénateur Forrestall: C'est un bon point de départ. L'une des principales préoccupations de notre comité est la sécurité des ports canadiens, c'est-à-dire du littoral, et d'autres questions maritimes.

Nous avons également parlé dans notre rapport d'une coordination viable, acceptable et compréhensible avec les États-Unis, ce qui existait autrefois, chers amis, mais pas dernièrement. Y sommes-nous parvenus? Cela a-t-il fait l'objet de discussions? Quand pouvons-nous escompter connaître les résultats?

Je suppose que j'aurais dû poser cette question plus tôt: Dans quelle mesure votre comité est-il autonome et quelle est l'étendue de ces pouvoirs? Pouvez-vous faire une recommandation dans l'attente raisonnable qu'elle soit adoptée et mise en oeuvre? Où en sommes-nous pour ce qui est de travailler avec la sécurité intérieure aux États-Unis?

M. Frappier: Nous avons beaucoup de contacts avec les États-Unis, comme dans beaucoup d'autres domaines, autant sur le plan national qu'au niveau local. Les Douanes ont programme de travail avec les Douanes des États-Unis et ils ont échangé des agents à différents ports dans le cadre de la sécurité des conteneurs et de la sécurité des biens importés.

Entre Transports Canada et nos homologues de la Transportation and Security Authority des États-Unis, connu sous le sigle TSA, qui fait partie du département de la Sécurité intérieure, nous avons de nombreux protocoles pour ce qui est de l'échange d'information relativement aux navires et personnes susceptibles de nous intéresser.

CIC travaille en très étroite collaboration avec les services d'immigration et de naturalisation des États-Unis, connu sous le sigle INS. Cette même question susciterait des réponses intéressantes de la part de chacun des intervenants qui comparaitront devant vous aujourd'hui.

Le sénateur Forrestall: Aura-t-on des réponses précises?

M. Frappier: Oui, je pense que vous obtiendrez l'information que vous recherchez.

La Garde côtière américaine est une entité importante aux États-Unis. Transports Canada a de nombreuses relations avec elle en matière de partage de renseignements et d'application des protocoles pertinents dans la voie maritime.

Au plan local, sur la côte Est et sur la côte Ouest, nous avons des réunions de coordination avec la Garde côtière américaine. Le dialogue et la compréhension existent, mais il faudrait les renforcer. Les échanges sont toujours indispensables. Bien sûr, les Américains ont des méthodes différentes des nôtres.

Le sénateur Forrestall: Nous entamons bientôt la troisième année de l'après-11 septembre. En septembre dernier, le comité a recommandé la constitution d'un groupe mixte canado-américain de planification opérationnelle qui comprendrait des représentants de la Marine canadienne, de la Garde côtière

Coast Guard — what is left of them — the United States Navy and the United States Coast Guard. We had suggested approximately 50 people.

Fifty people should be located at Colorado Springs, in proximity to NORAD and their planning staff. Have we achieved that?

Mr. Frappier: Yes we have. In that particular, it is not exactly as you just laid it out but there is a planning group. I expect that the Department of National Defence would be a much better entity to explain that. They have the lead on the planning group that has to do with both NORAD and with respect to military cooperation.

There is a strong linkage with the civil authorities. Our marine security working group is a point of contact for us to have further discussions on how to support that planning group that they have put in place.

Senator Forrestall: What about the two operational centres that we had on the Canadian side — one at Halifax and one at Esquimalt? Have we moved towards that concept, or is that for some reason set aside and if so why?

Mr. Frappier: We have activity occurring on both coasts. Are you talking about an operational working group between Canada and the United States?

Senator Forrestall: I am talking about an operational control centre.

Mr. Frappier: I am not 100 per cent sure on the exact control centre, but in respect of information coordination, there are working groups on both coasts that are associated with ensuring interdepartmental coordination of the operational side.

The Chairman: Transport Canada has been tasked with the policy coordination of this maritime security piece. Is that a fair statement?

Mr. Frappier: That is a fair statement.

The Chairman: Senator Forrestall's question leads us to wonder whether the navy in Halifax and Esquimalt have been entrusted with the operational coordination of that part of the policy that you are developing.

Mr. Frappier: With respect to information and understanding of the current state of play of vessels and vessels in the system, yes. However, with respect to operational aspects, the answer would be "not completely." For instance, customs would be doing their own set of things and the RCMP would be doing their own activities.

Those can go on independently, although they know of each other and, as I said, there are operational working groups now to ensure that people are meeting regularly to ensure that they do have a good line of communication.

The Chairman: Of the witnesses we will hear from today, who is best to describe to us that there are not gaps between these groups on an operational level? Are you the best person to describe that, or is someone else better able to do so?

canadienne — enfin, de ce qu'il en reste —, de la Marine américaine et de la Garde côtière américaine. Nous avons proposé un effectif d'une cinquantaine de personnes.

Ces 50 personnes devraient se réunir à Colorado Springs, à proximité du NORAD et du personnel de planification. Est-ce que cela s'est concrétisé?

M. Frappier: Oui. En réalité, ce groupe n'est pas exactement celui que vous venez d'évoquer, mais il existe un groupe de planification. Je suppose que le ministère de la Défense nationale serait mieux en mesure que moi de vous l'expliquer. C'est lui qui a organisé ce groupe de planification où il est question à la fois du NORAD et de la coopération militaire.

Il existe des relations étroites entre les autorités civiles. Notre groupe de travail sur la sécurité maritime est un point de contact qui nous permet de poursuivre les discussions sur l'appui à accorder au groupe de planification.

Le sénateur Forrestall: Qu'en est-il de ces deux centres opérationnels que nous avons du côté canadien — l'un à Halifax et l'autre à Esquimalt? Est-ce que la formule s'est concrétisée ou a-t-elle été écartée, et dans ce cas, pourquoi?

M. Frappier: Il y a de l'activité sur les deux côtes. Est-ce que vous parlez du groupe opérationnel canado-américain?

Le sénateur Forrestall: Je parle d'un centre de contrôle opérationnel.

M. Frappier: Je ne sais pas exactement ce qu'il en est du centre de contrôle opérationnel, mais en matière de coordination de l'information, il y a des groupes de travail sur les deux côtes, qui assurent la coordination interministérielle du côté opérationnel.

Le président: Transports Canada est chargé d'assurer la coordination de la sécurité maritime. Est-ce bien exact?

M. Frappier: C'est exact.

Le président: La question du sénateur Forrestall nous amène à nous demander si la marine à Halifax et à Esquimalt était chargée de la coordination opérationnelle de cet élément de la politique que vous êtes en train de définir.

M. Frappier: En ce qui concerne l'information et la compréhension du rôle actuel des navires au sein du système, c'est exact. Mais en ce qui concerne les aspects opérationnels, je dois vous répondre «pas complètement». Par exemple, les Douanes et la GRC font la même chose de leur côté.

Ces activités peuvent se poursuivre de façon indépendante mais chaque service sait ce que font les autres et il y a désormais, comme je l'ai dit, des groupes de travail opérationnels qui assurent des rencontres régulières et de bonnes communications entre les services.

Le président: Parmi les témoins que nous accueillons aujourd'hui, qui est le mieux placé pour nous assurer qu'il n'y a pas de fossé au niveau opérationnel entre ces groupes? Vous ou quelqu'un d'autre?

At the end of the day, we do not want everyone to be pointing in a different direction.

Mr. Frappier: I am probably best to explain it from an overall policy perspective. That is an area that we have identified that needs more work. It is an area in which the ministers have agreed to put together a better operational coordination centre so that we are certain with respect to how things will stay coordinated.

Having said that, both customs can give you an excellent precis of what is happening today in the ports with respect to coordinating between intelligence and the inspection of goods coming into the country.

I would suggest that officials from DND would give you a good understanding of how their individual control centres on the East Coast and West Coast are coordinating overall information about what is happening on both coasts at present.

The Chairman: Bluntly put, Mr. Frappier, what concerns us is that when something goes wrong we see your policy here and we can say if the policy was not right we know we can come back and talk to you about it. However, if something goes wrong on an operational sense we do not know who to go to. It seems to us that the RCMP will be pointing at Customs. Customs will be pointing at the navy. The navy will be pointing at the RCMP.

At the end of the day, no one will be carrying the can on the issue. We would like to pin that down. Do not be surprised if questioners come back and try to clarify that. If, at the end of the day, we have not had that clarified, we intend to pursue that issue.

Senator Forrestall: Do you care to respond?

Mr. Frappier: I believe that your committee will look into the areas that you think are appropriate.

Without being able to be a bit more specific as to what it is we are actually looking for, I am not sure that it is very easy in an operational sense to say exactly who is responsible. As I mentioned, if what we are looking at is a terrorist event and how we will respond to it, I do not think there is any confusion in the system. I do not think anyone will point at anyone else. I think you will find that the RCMP is responsible.

The Chairman: Mr. Frappier, if it is clear, could you come up with a matrix or a chart for the benefit of the committee that would outline each of potential incidents you anticipate off the coast? Could you tell us what organization would be in charge and who would be assisting it? Perhaps you could also tell us how it would relate to the policies that you have here. If you could do that, that would save this committee an awful lot of churning around. You have probably gathered we feel it is unclear right now. That matrix would probably satisfy the committee. We could then look at it and say, "Yes, that looks good to us" or "That looks complicated to us. Can it be simplified?"

Mr. Frappier: I will certainly take that on.

En définitive, il ne faut pas que chacun tire dans un sens différent des autres.

M. Frappier: Je suis sans doute le mieux placé pour vous le décrire avec une vue d'ensemble. Nous savons qu'il faut encore travailler dans ce domaine. Les ministres ont convenu de constituer un centre de coordination opérationnelle plus performant qui garantira la pérennité de la coordination.

Cela étant dit, les douanes des deux pays devraient pouvoir faire le point de ce qui se passe aujourd'hui dans les ports en matière de coordination entre les services de renseignements et les services chargés d'inspecter les marchandises qui arrivent au pays.

Je considère aussi que les fonctionnaires de la Défense pourraient vous donner une bonne idée de la coordination entre leurs centres de contrôle de la côte Est et de la côte Ouest pour tout ce qui concerne l'information sur les activités en cours dans ces deux secteurs.

Le président: Pour dire les choses sans détour, monsieur Frappier, ce qui nous préoccupe c'est que lorsqu'un problème arrive, nous savons qu'il est possible de reconsidérer votre politique et de la rectifier, mais si un problème se pose au plan opérationnel, nous ne savons pas à qui nous adresser. On a l'impression que la GRC accuse les Douanes, que les Douanes accusent la Marine et que la Marine accuse la GRC.

En définitive, personne n'assume ses responsabilités. Nous aimerions tirer les choses au clair. Ne vous étonnez pas si ce sujet revient sur le tapis dans les questions. Et si le problème n'est pas élucidé aujourd'hui, nous y reviendrons plus tard.

Le sénateur Forrestall: Voulez-vous répondre?

M. Frappier: Je suis convaincu que votre comité étudiera toutes les questions qu'il juge pertinentes.

Sans pouvoir vous donner plus de détails sur ce que nous cherchons, je pense qu'il n'est pas facile, dans une perspective opérationnelle, de déterminer exactement les responsabilités. Comme je l'ai dit, s'il est question d'un événement terroriste et de la façon d'y réagir, je ne pense pas que le système présente la moindre confusion. Personne ne va chercher à se défilier. On va voir que c'est la GRC qui est responsable.

Le président: Si ce point est élucidé, monsieur Frappier, pourriez-vous nous présenter un schéma ou un organigramme qui présente les différents incidents potentiels qui pourraient survenir sur nos côtes? Pourriez-vous nous dire quel organisme serait maître d'oeuvre et quels autres services devraient lui venir en aide? Pourriez-vous nous dire également comment un tel incident déclencherait l'application de vos politiques? Vous nous éviteriez ainsi de tourner en rond. Vous vous rendez sans doute compte que pour nous, les choses ne sont pas claires. Cet organigramme répondrait sans doute aux attentes du comité. Nous pourrions en tout cas voir si la façon de faire est efficace, si elle reste encore trop complexe ou s'il y a lieu de la simplifier.

M. Frappier: Je m'engage à le faire.

Senator Forrestall: Could you include in that document whether or not the role of the Department of Transport would be statutory/regulatory as opposed to security/operational?

Mr. Frappier: Do you mean which legislation and which regulation governs whatever the scenario is?

Senator Forrestall: It has worked very well on the air side for a long time. Do you envision something similar to that? If that could be included, then the matrix would demonstrate where the authority to do something and the resources with which to do it could be found.

The Chairman: We are saying that when an activity takes place, which legislation or what regulations govern it, and then who has operational responsibility to deal with it? Presumably, it would go through a dozen different threats or 20 different threats that would be coming forward that you have anticipated in your planning process. What Senator Forrestall has said is: Tell us the piece of law or the regulation that applies to it. What I have said is: Tell us who has operational responsibility to implement that piece of legislation and will be ultimately responsible for the successful conclusion of that.

Is it possible to do something like that?

Mr. Frappier: We will certainly take a stab at it. I am hesitating because of the various pieces of legislation and the regulations. In the context of the senator's question as to why Transport Canada, many of the regulations in place to ensure that there is security at and throughout the transportation system are a responsibility of Transport Canada. Transport Canada will put those things in place.

What you have mostly talked about this morning is a response to an incident. If we are talking about the response you put a scenario together and ask who will be in charge of responding to that, then that is one set of things. There is a great deal of legislation and many regulations associated with how to ensure there was an infrastructure in place so that the lead agency that is trying to respond understands it is in place.

For example, once this pass system is put in place we will know the workers who have been given security clearance by Transport Canada. Thus, when the port's responding lead agency responds to a specific incident — whether it has to do with people who have passes or not — they will attack it a little differently because they know there is information available in one case.

The legislation and the regulations are a little bit more complicated. If we keep it to responding to the incident, I do not think there will be as much difficulty.

Senator Forrestall: In the broad sense, from what you are saying, I am still uncertain. Transport Canada would certainly be the lead agency with respect to any changes in marine regulations or, indeed, government policy or the implementation of it. With regard to the RCMP, would that be the Department of Solicitor General? Does that continue to be their responsibility — that is, the development of policy, and then it is moved to someone else for its implementation? Is that what you are suggesting?

Le sénateur Forrestall: Dans ce document, pourriez-vous indiquer également si le ministère des Transports joue un rôle législatif et réglementaire par opposition à un rôle opérationnel en matière de sécurité?

M. Frappier: Voulez-vous parler de la loi et des règlements applicables aux différents scénarios?

Le sénateur Forrestall: Pendant longtemps, la situation est restée satisfaisante en matière de sécurité aérienne. Pensez-vous qu'il puisse encore en être ainsi? Dans ce cas, votre schéma devrait indiquer les autorités chargées d'intervenir et les ressources dont elles disposent à cette fin.

Le président: Pour chaque activité, il faut savoir quelle loi et quel règlement s'appliquent et qui en assume la responsabilité opérationnelle. Supposons qu'une douzaine ou une vingtaine de menaces différentes se présentent et que vous les ayez prévues grâce à votre planification. Le sénateur Forrestall vous demande de nous dire quels éléments législatifs et réglementaires vont s'y appliquer. Quant à moi, je vous demande de nous dire qui aura la responsabilité opérationnelle de veiller à l'application de la loi et qui au bout du compte est responsable du succès de l'opération.

Pensez-vous pouvoir le faire?

M. Frappier: Nous pouvons certainement essayer. J'hésite un peu à cause des différentes lois et des différents règlements. Pour répondre à la question du sénateur concernant Transports Canada, les nombreux règlements qui assurent la sécurité dans l'ensemble des transports relèvent de la responsabilité de Transports Canada. C'est notre ministère qui les impose.

Vous avez beaucoup parlé ce matin de la façon de réagir à un incident. Lorsqu'il est question de réagir, on constitue un scénario en déterminant qui sera chargé d'intervenir. Il existe de nombreux textes législatifs et réglementaires concernant l'infrastructure en place et l'organisme chargé d'intervenir en fonction de cette infrastructure.

Par exemple, une fois que le système de laissez-passer sera en vigueur, nous connaissons les travailleurs auxquels Transports Canada aura accordé une autorisation de sécurité. Ainsi, lorsque l'organisme portuaire réagit à un incident spécifique, que les personnes en cause aient des laissez-passer ou non, il va s'y prendre un peu différemment grâce à l'information disponible.

Les mesures législatives et réglementaires sont un peu plus compliquées. S'il s'agit simplement de réagir à l'incident, cela ne devrait pas présenter autant de difficultés.

Le sénateur Forrestall: De façon générale, d'après ce que vous dites, j'ai toujours certains doutes. Transports Canada sera évidemment l'organisme responsable en ce qui concerne toute modification de la réglementation maritime ou l'application des directives gouvernementales. Dans le cas de la GRC, est-ce que c'est le ministère du Solliciteur général? Est-ce que c'est toujours sa responsabilité, c'est-à-dire l'élaboration des politiques et leur mise en oeuvre par quelqu'un d'autre? Est-ce bien ce que vous voulez dire?

Mr. Frappier: No. I do not mean there is movement. I mean that there are multiple sets of departments with acts and regulations that work together. Knowing that that infrastructure is in place, there is an ability to respond. For instance, the RCMP clearly has the ability to respond to a criminal act. However, they can, perhaps, count on certain things that are in place. For instance, when there are new regulations concerning the requirement for automated identification systems on vessels, or requirements that are in place for ships to identify themselves and to announce themselves.

They can access a lot of information immediately because they know that that information is available.

Senator Forrestall: Would you handle provincial statutory authority the same way, that is, where provincial laws come into play?

Mr. Frappier: I would not handle them.

Senator Forrestall: How would you handle a potential infringement on a provincial law or statute? The shorthand method of asking the question is this: Is the appropriate departmental cabinet minister responsible for provincial matters a member of your working group?

Mr. Frappier: Several departments have relationships with the provincial side of things. The Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, OCIEPEP, out of the Department of National Defence has extensive relationships. They are part of our working group. They often bring to the table issues with respect to how the provinces will act, or react, or what sort of legislation and things like that that they have in place.

Senator Forrestall: I will pass for now, Mr. Chairman. I am concerned about resources and money.

Senator Cordy: You spoke about a security zone, an authorized zone, a regulated control zone and a maritime security zone. Are all those terms interchangeable?

Mr. Frappier: No. There are zones associated with how we analyze to develop a layered approach to security. Therefore, we split the world, if you like, into different zones. With regard to the ones you mention, senator, there are also restricted access areas, which are specific regulated areas that are predefined and which have certain requirements around them.

There are Customs controlled areas which, similarly, are regulated, have a mandate and a defined sort of structure. To analyze the security environment that we are in and where we want to go, we use zones such as foreign, international waters, Canadian waters and coastal landside.

Senator Cordy: Is the Port of Halifax a controlled access zone?

Mr. Frappier: No. As we move forward, we will define certain areas of the Port of Halifax as a marine restricted access area. Once we have defined the restricted access area, there will be a

M. Frappier: Non. Je ne pense pas qu'il y ait de déplacement. Je veux dire qu'il y a collaboration entre plusieurs ministères dotés chacun de leurs lois et de leurs règlements. Étant donné cette infrastructure, on a ensuite une capacité d'intervention. Par exemple, la GRC est habilitée à intervenir suivant tout acte criminel. Elle peut cependant compter sur un certain nombre d'éléments qui sont déjà en place. Par exemple, il existe de nouveaux règlements concernant l'obligation de doter les navires de systèmes automatisés d'identification ou l'obligation, pour les navires, de s'identifier et de s'annoncer.

On peut obtenir immédiatement une information abondante, dont on sait qu'elle est disponible.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que vous considérez l'autorité législative des provinces de la même façon, du moins lorsque les lois provinciales entrent en jeu?

M. Frappier: Je ne m'en occupe pas.

Le sénateur Forrestall: Que faites-vous en cas d'empiètement sur une loi provinciale? Pour poser la question différemment, est-ce que le ministre responsable des relations avec les provinces fait partie de votre groupe de travail?

M. Frappier: Plusieurs ministères ont des relations avec leur homologue provincial. Le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, du ministère de la Défense nationale, est très actif sur ce terrain. Il fait partie du groupe de travail. Il pose souvent des questions concernant l'action ou l'intervention des provinces, ou portant sur la législation provinciale.

Le sénateur Forrestall: Restons-en là pour l'instant, monsieur le président. Je m'inquiète aussi des ressources et des fonds disponibles.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé d'une zone de sécurité, d'une zone autorisée, d'une zone réglementée et d'une zone de sécurité maritime. Est-ce que toutes ces formules sont interchangeables?

M. Frappier: Non. Il y a des zones qui correspondent à chaque élément de l'approche multidimensionnelle de la sécurité. En quelque sorte, nous divisons le monde en différentes zones. En ce qui concerne celles dont vous avez parlé, sénateur, il y a aussi des zones d'accès restreint, c'est-à-dire des zones spécifiquement réglementées qui sont prédéfinies et qui comportent certaines exigences.

Il y a des zones réglementées pour le dédouanement pour lesquelles il existe une structure particulière. Pour analyser l'environnement de sécurité dans lequel nous sommes et que nous voulons garantir, nous utilisons des zones comme les eaux étrangères, les eaux internationales, les eaux canadiennes et le littoral.

Le sénateur Cordy: Est-ce que le port de Halifax est une zone à accès contrôlé?

M. Frappier: Non. Nous allons voir que certaines zones du port de Halifax constituent une zone maritime à accès restreint. Une fois que nous aurons défini la zone à accès restreint, nous verrons

regulatory requirement for the port authority to ensure that anyone who enters that area will require an appropriate access pass or will be escorted by someone with such a pass. To get that access pass, one must have security clearance from Transport Canada.

As that is put in place in the Port of Halifax, the areas defined as key from a security perspective will be protected in the sense that people cannot just come and go as they please. Only people who have a legitimate purpose for being there and have security clearance will be permitted entry. Those people include checkers, longshoremen, supervisors, managers and truck drivers.

Senator Cordy: We spoke last spring to port officials in Halifax and they talked about bringing in a new pass system. My understanding at the time was that it would bear a photograph and signature. Are you looking at something with biometrics or codes that would allow people access to only specific areas of the port? I understood, when the idea was new, that it would only be a photographic pass. Do you foresee various different passes for different areas of the waterside?

Mr. Frappier: There will be an evolution. Several ports have introduced a pass system that is photo identification. They have different rules with regard to who is required to have them. This is being done in an effort to get into a position to be able to respond to the regulations and requirements the Government of Canada is starting to put into play. The current systems will need to be upgraded and are not yet suitable for controlling a restricted area. For instance, there is no requirement for a security background check before the pass is issued.

A big part of the forthcoming consultation process is to understand the implications of the regulations that are being put in place in order to ensure that they can be enforced operationally. We will certainly be discussing the extent to which we need biometrics on the access cards.

On the air side we are moving toward biometrics as a requirement, as the minister announced a few months ago. Something similar will probably be required on the port side. That has not yet been decided and it will be part of our consultations.

Senator Cordy: So you are working toward a national system so that the Ports of Halifax, Vancouver and Montreal would all have the same security requirements?

Mr. Frappier: Yes, the national system will apply to all designated ports.

Senator Cordy: We discussed access to the port by land. What about access by water? I am thinking of pleasure crafts in Halifax Harbour.

Mr. Frappier: How we should address the water side is currently a problem and requires more work. Currently, as a minimum, the restricted area begins if a boat comes to the shore. However, we have yet to figure out exactly how we will handle the waters around the ships in the harbour.

que les autorités portuaires sont tenues réglementairement de veiller à ce que toute personne qui pénètre dans cette zone ait un laissez-passer approprié ou soit escortée par un détenteur d'un tel laissez-passer. Pour obtenir le laissez-passer, il faut d'abord obtenir une autorisation de sécurité de Transports Canada.

Une fois ce système mis en place dans le port de Halifax, les zones jugées essentielles forment une perspective de sécurité protégée en ce sens qu'on ne peut pas y circuler à sa guise. Seules les personnes légitimement habilitées à s'y trouver et qui ont obtenu une autorisation de sécurité peuvent y accéder. Ce sont notamment les vérificateurs, les dockers, les surveillants, les gestionnaires et les camionneurs.

Le sénateur Cordy: Au printemps dernier, nous avons consulté les représentants du port de Halifax qui nous ont parlé de la mise en place d'un nouveau système de laissez-passer. À l'époque, j'ai cru comprendre que le laissez-passer comporterait la photo et la signature du titulaire. Est-ce que vous envisagez un système comportant des mesures biométriques ou des codes qui ne donneraient accès qu'à certaines zones du port? Au départ, il m'a semblé qu'on envisageait simplement une carte avec photo. Est-ce que vous prévoyez différents laissez-passer pour les différentes zones du secteur portuaire?

M. Frappier: Il devrait y avoir une évolution. Plusieurs ports ont imposé des laissez-passer avec photo. Ils appliquent des règles différentes en ce qui concerne les personnes qui doivent présenter ces laissez-passer. Ces systèmes visent à répondre aux exigences et aux règlements du gouvernement canadien. Les systèmes actuels devront être perfectionnés car ils ne conviennent pas au contrôle d'une zone à accès restreint. Par exemple, il n'y a pas de vérification des antécédents avant l'octroi du laissez-passer.

Les consultations à venir porteront sur les conséquences des règlements mis en place, qui doivent être applicables au plan opérationnel. Il y sera certainement question de la nécessité de faire figurer des éléments biométriques sur les cartes d'accès.

Du côté aérien, on s'oriente vers l'exigence d'éléments biométriques, comme l'a annoncé le ministre il y a quelques mois. On va sans doute exiger la même chose pour le personnel des ports. La décision n'a pas encore été prise, mais il en sera question au cours des consultations.

Le sénateur Cordy: Vous préparez donc un système national qui imposera les mêmes exigences de sécurité à Halifax, à Vancouver et à Montréal.

M. Frappier: Oui, le système national s'appliquera dans tous les ports désignés.

Le sénateur Cordy: Nous parlons ici de l'accès aux ports par voie terrestre. Qu'en est-il de l'accès par bateau? Je pense aux embarcations de plaisance dans le port de Halifax.

M. Frappier: L'accès par bateau pose encore un problème qu'il nous reste à résoudre. Actuellement, la zone à accès restreint s'applique dans le cas où un bateau accoste. Cependant, il nous reste à déterminer la formule applicable dans les eaux qui entourent les navires présents dans le port.

The Chairman: Do you have fencing around the ports on the landside? Is all of Halifax covered off? Is all of Montreal covered off?

Mr. Frappier: Certainly a restricted area will have to have the capability of restricting access, and fencing seems like the obvious answer. I am not sure whether they are all in place now. The three major port ports — Halifax, Montreal and Vancouver — are in pretty good shape.

The Chairman: Do you believe that there is a complete system of fencing covering all three ports as of April 7?

Mr. Frappier: No. I am not sure there is a complete system of fencing because I have not asked that specific question. However, as the restricted area requirements come into place, that will certainly have to be looked at.

The Chairman: When will that be?

Mr. Frappier: Currently we are looking at spring of 2004.

Senator Cordy: I want to talk about tracking of marine vessels. I do not have a good sense of the difference between the American policy and the Canadian policy in terms of notice that vessels must give before entering Canadian or American waters. I think they must give notice 96 hours before they enter Canadian waters.

Mr. Frappier: That is correct.

Senator Cordy: In American waters it is 24 hours before loading?

Mr. Frappier: I believe they also have a requirement for 96 hours before entering. As in Canada, there is a requirement for entering the waters and also a requirement with respect to coming into port, which are two different things. Therefore, in addition to the customs requirement, there is also a requirement with respect to times. As a ship approaches, there is a series of waypoints at which they must communicate.

There is a layered approach with respect to surveillance. As we implement the recent enhancements, that layering will get stronger. A high frequency radar system will be in place so that ships coming in cannot hide; they will be spotted on the radar. We will have both the long-range vessel identification and the automated identification system, AIS. Ships coming in will have to have an automated system that allows us to see who they are and to track them.

Those two systems work together. If a ship entering does not have the automated identification system, for whatever reason, the radar system will still pick it up. A ship not using AIS, as it is required to, will obviously be a ship of interest. Air surveillance capability can be brought into play, from either the Coast Guard or the Canadian Forces, which can get more information on that ship of interest.

The layering approach allows for ships to enter Canadian waters to conduct business and ensure that trade is happening; while at the same time provides us with valuable information on anything that could be a security issue.

Le président: Est-ce que la zone portuaire est clôturée? Est-ce qu'elle est entièrement clôturée à Halifax et à Montréal?

M. Frappier: Dans une telle zone, l'accès doit être restreint. La clôture est donc indispensable. Je ne sais pas si toutes les zones sont déjà clôturées. Dans les trois principaux ports, c'est-à-dire Halifax, Montréal et Vancouver, la sécurisation des lieux est déjà en bonne voie.

Le président: Nous sommes le 7 avril. Pensez-vous que ces trois ports soient entièrement clôturés?

M. Frappier: Non. Je ne sais pas s'ils le sont entièrement, car je n'ai pas spécifiquement cherché à le savoir. Néanmoins, avec l'entrée en vigueur des exigences concernant les zones à accès restreint, il va falloir s'en occuper.

Le président: Quand?

M. Frappier: D'ici le printemps 2004.

Le sénateur Cordy: J'aimerais que l'on parle du pistage des navires. Je ne sais pas très bien ce qui différencie les régimes américain et canadien en ce qui concerne les avis que doivent donner les navires avant de pénétrer dans les eaux canadiennes ou américaines. Je crois que le préavis est de 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

M. Frappier: C'est exact.

Le sénateur Cordy: Pour les eaux américaines, c'est 24 heures avant le chargement, n'est-ce pas?

M. Frappier: Je crois que les autorités américaines exigent également un préavis de 96 heures. Comme au Canada, c'est indispensable pour pénétrer dans les eaux américaines et pour arriver dans un port, car les deux opérations sont différentes. En plus des obligations douanières, il y a des délais à respecter. Lorsqu'un navire approche des côtes, il doit communiquer à différents points de cheminement.

La surveillance fait aussi l'objet d'une approche multidimensionnelle, qui s'est renforcée grâce aux améliorations récentes. Nous allons avoir un système de radar à haute fréquence qui empêchera les navires de passer inaperçus; ils seront automatiquement repérés par radar. En plus de l'identification des navires à distance, nous aurons le Système d'identification automatisé. Nous connaissons l'identité et l'itinéraire des navires qui s'approchent.

Ces deux systèmes fonctionnent conjointement. Si un navire qui s'approche n'est pas doté des éléments du Système d'identification automatisé, le réseau de radar le détectera. Un navire qui n'est pas doté de ce système qu'il est obligé d'avoir va naturellement susciter notre intérêt. La surveillance aérienne va pouvoir entrer en jeu, par l'intervention de la Garde côtière ou des Forces canadiennes, qui vont obtenir de l'information sur ce navire.

L'approche multidimensionnelle permet aux navires de pénétrer dans les eaux canadiennes à des fins commerciales; en outre, elle nous fournit une information précieuse sur tout ce qui touche à la sécurité.

Senator Cordy: Therefore, the ships must give notice 96 hours before they enter Canadian waters and then identify themselves as they approach the port?

Mr. Frappier: There is a requirement that a ship announce itself via radio 96 hours in advance, or by some other means if they are not yet at sea. That is standard communication. The AIS system is different. That system is on the ship and it is more like a transponder. It is continuously, in a regulated way, sending out information about who it is, its directions and so forth. Those will be received by the Coast Guard system, independent of whether anyone on the ship decided, "It is time to call in our location." Those two will work together.

Senator Cordy: Is the AIS system the law now or is it being implemented?

Mr. Frappier: Is it not yet the law. It has been announced that we will make it the law. That is done in cooperation with all the other countries of the international marine organization. It is a large group. It will come into effect between July 2004 and December 2004.

Senator Cordy: On another topic, you have a subcommittee on sharing of information. What is the goal of this committee? What are you looking at?

Mr. Frappier: Several subcommittees have been put in place. With the diverse departments and their mandates, they have an ability to collect various amounts of information on vessels and on people on those vessels coming into Canada or within Canada. We are looking at the ability to share that information between departments. The Department of Justice is helping use extensively with that activity. We must ensure that the information gathered was gathered for an appropriate reason and, if it is shared, that it is permissible to be shared. That subgroup, in particular, helped us sort through several legal issues with respect to sharing information.

Senator Day: Mr. Frappier, thank you for your comments and your background material. In the document that you just referred to, at page 9 there is reference to "high frequency surface wave radar." There was an announcement last week in relation to that particular project. Is the \$43 million that has been allocated sufficient to provide for the type of radar surveillance that is necessary?

Mr. Frappier: The Department of National Defence will be able to provide you with better detail. However, it is important to know that the Department of National Defence started that particular program a while ago with respect to some leading edge research. That research has led to some pilot installations. It is a modular system. As a radar system, it can cover a certain area. The more systems you put in place, the better the coverage you get.

Through their research and development program, they have established a couple of locations. The funding that we provided here will put another five or six locations in place. That will be enough to cover the main traffic lines into both the East Coast

Le sénateur Cordy: Les navires doivent donc donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes, puis s'identifier à l'approche d'un port, n'est-ce pas?

M. Frappier: Chaque navire est obligé de s'annoncer 96 heures à l'avance par radio ou par quelque autre moyen s'il n'a pas encore pris la mer. C'est ce qui est normalement prévu en matière de communication. Le Système d'identification automatisé est différent. Il s'agit en quelque sorte d'un transpondeur qui se trouve à bord du navire. Cet appareil envoie constamment de l'information dans des conditions définies par règlement sur l'identité du navire, son cap, et cetera. Les renseignements sont reçus par la Garde côtière, indépendamment des communications envoyées par le navire pour signaler sa position. Les deux éléments fonctionnent conjointement.

Le sénateur Cordy: Est-ce que le Système d'identification automatisé est déjà en place?

M. Frappier: Il n'est pas encore obligatoire. Nous avons annoncé qu'il allait devenir obligatoire. L'opération est menée conjointement par tous les pays membres de l'Organisation maritime internationale. C'est un très gros organisme. Le système devrait entrer en vigueur entre juillet et décembre 2004.

Le sénateur Cordy: Changeons de sujet. Il existe un sous-comité sur la communication des renseignements. Quel est le but de ce comité? De quoi s'occupe-t-il?

M. Frappier: On a constitué plusieurs sous-comités. Les différents ministères sont habilités, en vertu de leur mandat, à recueillir de l'information sur les navires qui arrivent au Canada et sur les personnes qui se trouvent à leur bord. Nous voulons être en mesure de faire circuler cette information entre les ministères. Le ministère de la Justice nous aide sur ce point. Il faut veiller à ce que l'information ait été recueillie pour des motifs légitimes, et qu'elle ne soit communiquée que dans les cas où sa communication est autorisée. Le comité dont vous parlez nous a aidés à régler plusieurs problèmes juridiques concernant l'échange d'information.

Le sénateur Day: Monsieur Frappier, je vous remercie de vos propos et de votre trousse d'information. Dans le document que vous venez de mentionner, il est question, à la page 9, d'un radar haute fréquence à ondes de surface. Ce projet a fait l'objet d'une annonce la semaine dernière. Les 43 millions de dollars prévus sont-ils suffisants pour assurer la surveillance radar dont le Canada a besoin?

M. Frappier: Le ministère de la Défense nationale devrait pouvoir vous donner des détails. Il importe cependant de savoir que la Défense a amorcé ce programme il y a quelque temps par des travaux de recherche de haut niveau, qui ont débouché sur des projets pilotes. Il s'agit d'un système modulaire. Chaque radar couvre une certaine zone. Plus on installe de radars, plus on améliore la couverture.

L'étape de la R-D a permis l'aménagement de quelques sites. Ce financement supplémentaire va permettre d'en aménager six autres. Cela devrait suffire à assurer la surveillance des principales voies de navigation vers la côte Est et la côte Ouest. Néanmoins,

and the West Coast. However, they need more than that to cover the entire coastline of the country. We provide enough to cover the areas that we know are the primary areas where the ships are coming in.

Senator Day: Is this the amount and was the five or six that will be installed the recommendation of your planning group?

Mr. Frappier: Yes. Everyone would love to cover off the entire coastline, but there are certain trade-offs that must be made, in particular, for fiscal reasons. The committee had to ensure that we at least had coverage of the areas where most of the ships are coming in. That is a busy area and an area on which we need more information to have complete domain awareness.

It is a very different situation between having a ship that you did not even know was there coming down the St. Lawrence towards Montreal versus having a ship that is up on the coastline somewhere where there is no city or port. It is still problematic but different.

Senator Day: On page 13 of your document, you give us a good understanding of your approach. You talk about your approach to analyzing what is necessary from a marine security point of view and a systematic, high-level analysis. You said your planning group was balancing between the ideal and the practical requirements. I would have thought that your planning group would have said, "This is really what we need" and leave it up to cabinet to determine what we could afford.

You are suggesting here that you determine what we can live with, but we know that we cannot get the ideal. You were making an assessment for less than the ideal here through your planning group. Am I reading that correctly?

Mr. Frappier: Not quite. With respect to the practical — namely, what funds are available — that is not our area. That is a cabinet decision. However, between the ideal and the practical, we are saying that you must have a system that would, for instance, still allow trade to occur. A system in which every container coming into any port in Canada will be opened and searched, is ideal from a security perspective. That is a very good system but it is not at all practical. You could never do that with all containers without shutting down international trade. We are looking at the ideal from the perspective of security and not worrying about anything else versus balancing that with the proviso that it must work operationally as well.

Senator Day: I understand your example. However, in respect of the radar covering all our coasts, if all the technical experts say that to do this properly we need 12 and you get six, are we doing half the job because you decided that the cabinet would not agree to the cost of the ideal or the necessary?

Mr. Frappier: No. In that particular case, several options were put together. In most of these areas, it was put together by saying, "If you give us this much, this is the sort of thing we can do. Here is a program that requires more funds but we do more." An easy

on en voudrait davantage pour couvrir tout le littoral du pays. Nous avons prévu la surveillance des zones principales d'arrivée des navires.

Le sénateur Day: Est-ce que c'est votre groupe de planification qui a recommandé le montant en question et l'aménagement de ces six nouveaux sites?

M. Frappier: Oui. Tout le monde préférerait une couverture de l'ensemble du littoral, mais la situation financière nous impose des compromis. Le comité a veillé à ce qu'on puisse surveiller au moins les zones par lesquelles arrivent la plupart des navires. Elles sont très fréquentées et nous avons besoin de renseignements nombreux pour être informés de ce qui s'y passe.

Un navire qui s'approche de Montréal par le Saint-Laurent et dont on ignore la présence pose un problème différent de celui qui se trouve à proximité d'une côte où il n'y a ni ville, ni port. Les deux situations sont problématiques, mais elles sont différentes.

Le sénateur Day: À la page 13 de votre document, vous nous donnez une bonne idée de votre système. Vous parlez de l'analyse nécessaire du point de vue de la sécurité maritime et de l'analyse systématique à haut niveau. Vous dites que votre groupe de planification a dû trouver l'équilibre entre les exigences idéales et les exigences pratiques. Je trouve qu'il aurait dû indiquer les besoins, quitte à ce que le Cabinet détermine ce qu'il était possible de mettre en place.

Vous semblez dire que vous avez indiqué ce dont on pouvait s'accommoder, sachant qu'il était impossible d'obtenir le système idéal. J'ai l'impression que votre groupe de planification n'est pas allé jusqu'à la formule idéale. Est-ce que j'ai raison?

M. Frappier: Pas tout à fait. Les considérations pratiques, c'est-à-dire les montants disponibles, ne relèvent pas de notre compétence. C'est le Cabinet qui en décide. Cependant, entre l'idéal et le pratique, nous considérons qu'il faut mettre en place un système qui soit compatible, par exemple, avec les exigences du commerce. Du point de vue de la sécurité, l'idéal serait de pouvoir ouvrir et inspecter tous les conteneurs arrivant dans n'importe quel port canadien. Ce serait un excellent système, mais il ne serait pas pratique. Il est impossible d'inspecter tous les conteneurs, à moins de bloquer le commerce international. Nous envisageons l'idéal du point de vue de la sécurité, mais il faut aussi veiller à ce que le système soit opérationnel.

Le sénateur Day: Je comprends votre exemple. Cependant, en ce qui concerne la surveillance radar de notre littoral, si tous les experts nous disent qu'il faudrait 12 stations alors que nous en avons que six, est-ce qu'on va faire le travail à moitié sous prétexte que le Cabinet rechigne à accepter le coût de ce qui est idéal ou nécessaire?

M. Frappier: Non. Plusieurs possibilités ont été proposées pour ce projet particulier. Dans la plupart des zones, les possibilités correspondaient aux disponibilités financières. Vous avez cité le cas des systèmes de radar. Il s'agit d'un bon exemple d'un cas où il

example is the one you mentioned, namely, radar systems. We could do more with respect to them. That was put together into a memorandum for cabinet and then cabinet makes its decisions.

Senator Day: I was pleased to hear you say that you were familiar with the report of our committee dated September 2002. On pages 13 and 14 of our report, we have outlined a number of recommendations. You have touched on some and some you have not.

We were pleased with the minister's announcement in Halifax a few months ago. We felt that if he was not responding to some of these recommendations, at least we contributed to the debate. We confirmed that some of the recommendations of your interdepartmental group were needed and the minister did it, so we are all ahead as Canadians in that regard.

I would like you to tell us if there are any areas where there is still some work to be done. You have talked about some of them. Concerning item one, adoption of a layered approach, unless you feel you need to talk further about that, I think you have dealt with that with Senator Cordy's questioning.

Could you go through these recommendations and tell us where you are making progress, where you are not, which recommendations cannot possibly be done and which ones were way off the mark? Can you help us with that?

Mr. Frappier: As I said, this document was viewed as an important document. We would certainly like to thank the Senate for pulling the package together. I did not go through each recommendation, but the working group probably went through it, as well as other documents. I am not sure I can address each of these in full detail.

At page 13, we talked about the layered approach to reporting and monitoring. I believe that this recent announcement makes a step forward on that.

Second, the primary purpose of this working group is to ensure that we have greater coordination of all Canadian resources both in terms of policy and operational doctrine. There is always room for improvement. This is a complicated area but we are making important steps forward. I would suggest that our working group responds to that specific area.

Senator Day: To clarify, you indicated that your working group is more concerned with coordinating policy than operations. Did I understand that correctly?

Mr. Frappier: That is what we have been doing. Cabinet, in its January decision, gave us a mandate to look at operational coordination. We are moving into that stage now in a more wholesome way.

We are not involved in what is happening right now on the east coast or when there is an event that requires the RCMP to go into action. Different departments have different roles and they do not

serait possible d'en faire davantage. Nous avons formulé la proposition dans un mémoire au Cabinet. Il revient au Cabinet de prendre les décisions.

Le sénateur Day: Je constate avec satisfaction que vous connaissez le contenu du rapport de notre comité daté de septembre 2002. Aux pages 13 et 14 du rapport, nous formulons un certain nombre de recommandations. Vous avez abordé certaines d'entre elles.

Nous avons été fort heureux de l'annonce faite par le ministre à Halifax il y a quelques mois. Même s'il n'a pas retenu certaines des recommandations, tout au moins avons-nous apporté quelque chose au débat. Nous avons confirmé que certaines des recommandations de votre groupe interministériel étaient nécessaires et le ministre en a tenu compte, de sorte que tous les Canadiens sont gagnants.

J'aimerais vous voir nous signaler les domaines où il reste encore du travail à faire. Vous en avez abordé certains. Pour ce qui est du premier point, à savoir l'adoption d'une approche multidimensionnelle ou stratifiée, à moins que vous ne jugiez opportun d'en parler davantage, je crois que vous en avez traité suffisamment en réponse aux questions du sénateur Cordy.

Pourriez-vous nous dire quels sont vos progrès par rapport aux recommandations et nous signaler également les recommandations auxquelles il est impossible de donner suite ainsi que celles qui sont vraiment inopportunes? Votre aide en la matière serait appréciée.

M. Frappier: Comme je l'ai dit, le document a été jugé fort important. Nous tenons certainement à remercier le Sénat de l'avoir élaboré. Je n'ai pas parcouru chacune des recommandations, mais le groupe de travail a probablement étudié le document, ainsi que d'autres également. Je ne crois pas pouvoir aborder chaque recommandation en détail.

À la page 13, nous avons parlé d'une approche stratifiée en matière de rapport et de surveillance. J'estime que l'annonce récente constitue un pas en avant à cet égard.

En deuxième lieu, le but premier du groupe de travail est d'assurer une plus grande coordination de l'ensemble des ressources canadiennes tant sur le plan de la politique que sur celui de la doctrine opérationnelle. Il est toujours possible de faire mieux. Même s'il s'agit d'un domaine complexe, nous faisons des progrès importants. Je crois que notre groupe de travail doit concentrer ses efforts sur ce domaine précis.

Le sénateur Day: Ai-je bien compris que votre groupe de travail est davantage intéressé par la coordination de la politique que des opérations?

M. Frappier: C'est ce que nous avons fait jusqu'à maintenant. Dans sa décision de janvier, le Cabinet nous a confié comme mandat de nous pencher sur la coordination opérationnelle. Nous nous penchons donc davantage sur cet aspect maintenant.

Nous ne participons pas à ce qui se passe à l'heure actuelle sur la côte Est et nous ne participons pas non plus lorsqu'un événement exige l'intervention de la GRC. Chaque ministère a

need our working group to approve their actions. We will be ensuring that there is coordination between the operational groups.

Senator Day: Will you have an oversight role in implementing the regulations that are coming forward next year? For example, will it be your group's responsibility to ensure that the security fences are put up around the various ports?

Mr. Frappier: It is not the working group's responsibility to enforce all the regulations. That particular example would be my responsibility because that would be a Transport Canada requirement. However, Customs would have their own requirements and their own enforcement apparatus will ensure those regulations are met.

Our working group will be looking for progress. If some major issue arises, I expect we will know about it and perhaps we can compensate. Perhaps some regulations will not be developed as fast as expected. If a certain regulation is not yet in place and therefore there is a gap in the system, then we will figure out how the departments should react.

Senator Day: Where does the buck stop with respect to a specific regulation that deals with this overall security package that you are recommending? Your working group is ensuring that the regulations are developed but they are not then ensuring that they are implemented?

Mr. Frappier: You are correct. Each minister has that responsibility. The Minister of Transport, for instance, will be responsible for all the regulations under the leadership of Transport Canada. If there are issues between ministers, they will be handled through the cabinet and cabinet committees.

Senator Day: That probably clarifies your relating to the joint operational planning group. If you have anything to add to help us understand, that will be fine. If you have told us what you feel is important for us to know, that is fine as well.

Mr. Frappier: Based on my knowledge of this operational planning group, it is not exactly as you have it here. Again, our friends at the Department of National Defence can answer that better.

We talked a bit about coordination of monitoring resources and the layered approach. We want no holes between them. In coordination, we are making sure the information is moving around properly.

As Senator Cordy mentioned, we have a subgroup looking specifically at inter-operability between information sources. We are also looking at improvements to the telecommunications infrastructure. We want to use the network between departments to move information around in a more efficient manner.

son rôle et peut fonctionner sans l'approbation de notre groupe de travail. Nous allons veiller à la coordination entre les groupes opérationnels.

Le sénateur Day: Aurez-vous un rôle de surveillance pour ce qui est de la mise en oeuvre des règlements qui entreront en vigueur l'an prochain? Par exemple, votre groupe aura-t-il des responsabilités de veiller à ce que des clôtures de sûreté soient érigées autour des divers ports?

M. Frappier: Le groupe de travail n'a pas la responsabilité de faire appliquer l'ensemble des règlements. L'exemple que vous citez relèverait de ma responsabilité étant donné que cela concerne Transports Canada. Cependant, les Douanes auraient des exigences qui leur sont propres et assureraient l'application des règlements pertinents grâce à leurs propres mesures d'application.

Notre groupe de travail visera à améliorer les choses. Nous serons vraisemblablement informés de toutes questions importantes et nous serons alors peut-être en mesure de combler certaines lacunes. Il se peut que certains règlements ne soient pas élaborés aussi rapidement que prévu et, dans de tels cas, nous aurons à déterminer comment les divers ministères devraient réagir.

Le sénateur Day: Où se situe donc la responsabilité ultime pour ce qui est d'une réglementation particulière visant l'ensemble des mesures de sécurité que vous recommandez? Votre groupe de travail veille à l'élaboration de la réglementation, mais il n'assure pas la mise en oeuvre par la suite.

M. Frappier: Vous avez raison. La responsabilité revient à chaque ministre. Le ministre des Transports, par exemple, assumera la responsabilité de toute la réglementation qui relève de Transports Canada. Pour les questions qui concernent plus d'un ministre, elles seront traitées au Cabinet et aux comités du Cabinet.

Le sénateur Day: Voilà qui explique probablement votre rapport au groupe mixte de planification opérationnelle. Vous avez peut-être d'autres commentaires qui permettraient de mieux comprendre. Ou bien vous estimez nous avoir déjà dit ce que vous jugez important de nous faire savoir.

M. Frappier: Les explications fournies au sujet du groupe de planification opérationnelle ne correspondent pas exactement à la connaissance que j'en ai. Encore ici, nos collègues du ministère de la Défense nationale sont mieux en mesure de répondre.

Nous avons parlé brièvement de coordination des ressources en matière de surveillance et de l'approche stratifiée. Nous cherchons à éviter les vides. En matière de coordination, nous veillons à faire en sorte que l'information circule comme il se doit.

Comme l'a dit le sénateur Cordy, l'un de nos sous-groupes se penche précisément sur l'interopérabilité des sources d'information. Nous cherchons également à améliorer l'infrastructure de télécommunications. Nous souhaitons utiliser le réseau pour faire circuler l'information de façon plus efficace entre les ministères.

Senator Day: For clarification, I will use a practical example. We seem to think in terms of container ships and freighters coming into our ports. Fishing vessels off of our coast, though, would be a Fisheries or Coast Guard responsibility. Will they have an automatic information system sending a signal out? Will Fisheries ensure that? How does that information get coordinated with Coast Guard and Department of National Defence or the police? How does the fisheries-type information get coordinated?

Mr. Frappier: All the fishing vessels must meet Transport Canada requirements with respect to the Canada Shipping Act and various things like that.

Right now, the requirement for AIS will be on IMO-registered vessels of a certain size. As time goes on, we will see whether it is appropriate to apply that to other vessels. That is part of the consultation process that is going forward right now. We are not yet sure whether fishing vessels will be required to have AIS. The size of vessel covered by that requirement has not yet been determined.

We talked about operational centres.

Senator Day: That was Senator Forrestall's question.

Mr. Frappier: That is correct. With respect to analyzing shipping intelligence and providing a combined operational picture, both of those are in place.

Senator Day: We felt they were not in place when we gave this report a year and a half ago.

Mr. Frappier: A lot of work has been done over the past year and a half; much of it has been centred on better coordination between departments and information systems. As we go into the actual operation, there are still some areas that have to be ironed out. We are moving in the right direction.

Item 4 refers to reciprocal arrangements with other vessels. This has been a main activity since you last met with respect to the IMO process.

The Chairman: Excuse me, Senator Day. This is useful work that you are doing here. I note that we are 10 minutes past our time and we have our next set of witnesses waiting.

Mr. Frappier, would it be an imposition if we asked you to look at the recommendations in our February 2002 report, as well as the September 2002 report? Both reports dealt with port security and the security of our coasts. Could you reply to us in writing with comments on where our recommendations have been addressed by your department?

Le sénateur Day: Permettez-moi de m'appuyer sur un exemple pratique pour obtenir certaines précisions. Lorsqu'il est question de navires arrivant dans nos ports, nous pensons souvent aux porte-conteneurs ou aux vraquiers. Dans le cas d'un navire de pêche au large de nos côtes, cependant, la responsabilité viendrait aux Pêches ou à la Garde côtière. Est-ce que les responsables des Pêches disposent d'un système d'information automatique qui assurera la transmission d'un signal? Comment assure-t-on la coordination avec la Garde côtière, le ministère de la Défense nationale ou la police? Comment se fait la coordination de renseignements qui relèvent du secteur des pêches?

M. Frappier: Tous les navires de pêche doivent respecter les exigences de Transports Canada se rapportant à la Loi sur la marine marchande du Canada et diverses dispositions de cette nature.

À l'heure actuelle, les exigences concernant les systèmes d'information automatiques visent les navires d'une certaine taille inscrits auprès de l'OMI. Nous déterminerons progressivement s'il convient d'appliquer la même exigence à d'autres navires. Nous étudions la chose dans le cadre du processus de consultation en cours à l'heure actuelle. Nous n'avons encore déterminé si les navires de pêche devront être dotés de tels systèmes. La taille du navire visée par une telle exigence n'a pas encore été déterminée.

Nous avons parlé des centres opérationnels.

Le sénateur Day: C'est le sénateur Forrestall qui avait soulevé la question.

M. Frappier: C'est exact. Pour ce qui est de l'analyse des renseignements relatifs au transport maritime et de la capacité de donner une perspective d'ensemble des opérations, c'est chose faite.

Le sénateur Day: Il nous a semblé que tel n'était le cas lorsque nous avons soumis le rapport il y a un an et demi.

M. Frappier: Le travail abattu depuis ce moment-là est considérable; on a surtout cherché à améliorer la coordination entre les ministères et entre les systèmes d'information. À mesure que nous abordons l'aspect opérationnel, il reste encore certaines difficultés à surmonter. Nous sommes sur la bonne voie.

Le quatrième point porte sur les ententes réciproques entre navires. L'activité a occupé une place importante depuis votre dernière rencontre concernant le processus de l'OMI.

Le président: Excusez-moi, sénateur Day. Le travail que vous faites est utile. Je constate cependant que nous dépassons déjà de 10 minutes le temps alloué et que notre prochain groupe de témoins est en attente.

M. Frappier: Serait-ce trop vous demandez que de vous pencher sur les recommandations de notre rapport de février 2002 et de celui de septembre 2002 également? Les deux rapports portent sur la sécurité portuaire et la sécurité de nos côtes. Pourriez-vous nous fournir une réponse écrite en précisant les mesures prises par votre ministère à la suite de nos recommandations?

As much as we would like to have the response on the record here, I think it is in the best interests of getting through our witnesses today to ask you to provide that to us, Mr. Frappier.

Mr. Frappier: I will look into that, for sure.

The Chairman: We look forward to that. After we receive that, we can make a judgment about whether we need you back to further elaborate on those answers. Thank you, Mr. Frappier, for providing us with some helpful information this morning. We have a continuing interest. We look forward to having your assistance in our future examination of these issues.

Mr. Frappier: Thank you for the opportunity.

The Chairman: We will next hear from Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff. He is accompanied by Captain Peter Avis, Director of Maritime Policy.

Welcome to the committee.

Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff, Department of National Defence: It is a pleasure to appear before you today to provide a brief on coastal defence as it pertains to your examination.

[Translation]

As you will probably recall, I last appeared before this committee in August 2002, when I discussed coordinated maritime surveillance and operations in Canada's maritime approaches as well as with our U.S. allies in their adjacent areas of operation.

[English]

Accompanying me today is Captain Peter Avis. He is a key participant within the Interdepartmental Marine Security Working Group. This group, as you heard from Mr. Frappier, has examined Canada's marine security and provided recommendations to close certain vulnerability gaps.

Much has happened regarding domestic security in Canada since September 11. Security bills have been passed in Parliament. Memoranda to cabinet have been passed on the Canada-U.S. planning group and maritime security, and an Order in Council has been passed on security zones. Moreover, the domestic side of military preparedness has changed dramatically for many countries, including Canada.

The primary obligation of the Department of National Defence and the Canadian Forces is to defend the country and its citizens from military threats to Canada. While it is critical for the Canadian Forces to maintain a military capability for the defence of Canada, Maritime Command — the navy — also contributes to domestic security against terrorist threats to both

J'aimerais bien pouvoir porter cette information au procès-verbal d'aujourd'hui, mais je pense qu'il importe pour nous de terminer le travail auprès des témoins prévus pour aujourd'hui et j'aimerais donc vous demander, monsieur Frappier, de nous fournir ces renseignements.

M. Frappier: Je vais certainement me pencher sur ces aspects.

Le président: Nous sommes impatients de recevoir vos commentaires. Après en avoir pris connaissance, nous serons en mesure de déterminer si vous devrez revenir nous fournir d'autres détails concernant vos réponses. Merci, monsieur Frappier, des renseignements utiles que vous nous avez fournis ce matin. Il s'agit d'un sujet qui continue de nous intéresser. Nous espérons pouvoir compter sur votre aide lorsque nous aurons à nous y pencher à nouveau à l'avenir.

M. Frappier: Je vous remercie de m'avoir invité.

Le président: Nous recevons maintenant le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes. Il est accompagné par le capitaine Peter Avis, directeur de la Politique maritime.

Bienvenus au comité.

Le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale: C'est un plaisir pour moi que de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous soumettre un mémoire concernant la défense côtière dans le cadre de votre examen.

[Français]

Je me suis adressé à ce comité pour la dernière fois en août 2002. Vous vous souviendrez probablement que j'avais parlé de la coordination de la surveillance et des opérations des approches maritimes du Canada non seulement entre Canadiens, mais aussi avec nos alliés américains dans leurs zones de responsabilité adjacentes.

[Traduction]

Je suis accompagné aujourd'hui par le capitaine Peter Avis, qui joue un rôle clé au sein du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Comme vous l'a dit M. Frappier, ce groupe a étudié la sûreté maritime du Canada et formulé un certain nombre de recommandations visant à combler certaines lacunes qui nous rendent vulnérables.

Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts au Canada en matière de sécurité intérieure depuis le 11 septembre. Des projets de loi concernant la sécurité ont été adoptés au Parlement. Des mémoires au Cabinet concernant le Groupe de planification Canada-États-Unis et la sécurité maritime ont été adoptés et un décret concernant les zones de sécurité l'a été également. De plus, l'état de préparation militaire sur le plan intérieur a changé très considérablement dans de nombreux pays, y compris le Canada.

La première obligation du ministère de la Défense nationale et des Forces canadiennes consiste à défendre le pays et ses citoyens contre toutes menaces militaires. Bien qu'il soit critique pour les Forces canadiennes d'avoir la capacité militaire de défendre le Canada, le commandement maritime — la marine — participe également aux activités de sécurité intérieure visant à contrer la

Canada and North America. In domestic situations, Maritime Command does this by employing its military capabilities in support of civilian law enforcement agencies and through complementary surveillance of the maritime approaches with other government partners.

One thing we have learned over the last year about domestic security is that the terrorist has changed the battle space. By coming from nowhere and striking at civilians, using civilian means of transportation as weapons, and thus also from a military perspective, the terrorist has altered the way we think about domestic security. Before September 11, it was easy to separate military concerns from civilian security concerns. This is no longer the case. The various branches of government have been thrown together out of necessity.

[*Translation*]

Canada has the world's longest coast line, covering three oceans, and the water transportation mode extends into the heart of the continent through the St. Lawrence Seaway and Great Lakes. Over this vast area move vessels carrying cargo and passengers as well as research, fishing and recreational vessels, all essential to Canada's economic well-being.

[*English*]

Through the Interdepartmental Marine Security Working Group, IMSWG, 17 federal departments and agencies have worked in a collaborative manner, using a risk mitigation methodology, to identify vulnerabilities to Canada's marine security and provide recommendations on the closure of these gaps. In January of this year, the government announced a series of initiatives to address the closure of marine security gaps. Based upon established areas of jurisdiction and responsibility, various departments and agencies have the lead on particular initiatives; all contribute to Canada's marine security.

As well, our own force protection — that is, the force protection of the Canadian Forces installations across the country — has been enhanced. From a naval perspective, a key element of this is the designation of controlled access zones in the harbours of Halifax, Esquimalt and Nanoose.

[*Translation*]

Maritime Command's contribution to marine security has been an improved collaboration and enhancement to our maritime surveillance capability. This has benefited both domestic marine security as well as continental security.

menace terroriste aussi bien au Canada qu'en Amérique du Nord. Sur le plan intérieur, le commandement maritime assure la sécurité intérieure en affectant ses ressources militaires à l'appui des organismes civils d'application des lois et en participant à la surveillance des approches maritimes avec d'autres partenaires gouvernementaux.

S'il y a une chose à retenir de la dernière année dans le domaine de la sécurité nationale, c'est bien que le terrorisme a modifié l'espace de combat. Sortis de nulle part et transformant des moyens de transport civils en armes offensives pour s'attaquer à des civils, les terroristes ont changé la façon de penser la sécurité nationale, tant chez les civils que chez les militaires. Avant le 11 septembre, il était facile de distinguer les enjeux militaires des préoccupations civiles en matière de sécurité. Ce n'est manifestement plus le cas. Les diverses composantes du gouvernement sont maintenant portées, par la force des choses, à travailler la main dans la main.

[*Français*]

Le Canada a la plus longue façade côtière au monde, bordée de trois océans et le transport maritime est possible jusqu'au cœur du continent par la voie de maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous avons donc un immense secteur où circulent un grand nombre de navires transporteurs de passagers et de marchandises, ainsi que des bâtiments de recherche de pêche et de plaisance qui sont tous essentiels au bien-être économique du Canada.

[*Traduction*]

Appelés à coordonner leurs travaux par l'intermédiaire du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, 17 ministères et organismes fédéraux se sont appuyés sur la méthode d'atténuation des risques pour cerner les failles dans la sûreté maritime du Canada et proposer des recommandations visant à corriger la situation. En janvier 2003, le gouvernement fédéral a annoncé une série d'initiatives destinées à colmater les brèches dans ce domaine. Les missions à accomplir ont été réparties entre les ministères et organismes concernés, en fonction des domaines de compétence et des responsabilités reconnues de chacun. Ces missions visent toutes à garantir la sûreté maritime du Canada.

De plus, la protection de nos propres forces — c'est-à-dire celle qui vise les installations des Forces canadiennes partout au pays — a été renforcée. Dans la perspective des forces navales, cela a notamment donné lieu à la création de zones d'accès contrôlé dans les ports de Halifax, d'Esquimalt et de Nanoose.

[*Français*]

La contribution du commandement maritime à la sécurité maritime a pris la forme d'une plus grande collaboration et d'un élargissement de notre capacité de surveillance maritime, ce qui est dans l'intérêt de la sécurité maritime du pays et de celle du continent.

[English]

As an IMSWG initiative, the Canadian Forces has recently obtained results of an independent study that examined the requirement for a Maritime Information Management and Data Exchange, called MIMDEX network. Through this network, IMSWG partner departments and agencies will share and exchange information more effectively. This report has only recently been written and we have not had an opportunity to examine its conclusions and recommendations. The IMSWG will review the report and make a decision on whether to press on with this collaborative initiative by the end of this month.

I am encouraged by the collaborative approach to marine security that I have observed at the regional levels throughout the Eastern Canada Interdepartmental Marine Operations Committee, the Pacific Interdepartmental Marine Operations Committee and the St. Lawrence Seaway Vessel Screening Committee. These three groups communicate with the IMSWG to share ideas and pass policy.

[Translation]

As we discussed in August, the North American continent has been divided into Canadian and U.S. areas of responsibility. Each country's military organizations are aware of the other activities in their respective areas and continuously exchange information on vessels moving through those areas.

[English]

From your discussion with MGen. Daigle and Col. Williams on March 17, you are already aware of the Canada-U.S. governments' establishment of a bi-national planning group to enhance military cooperation for the protection of North America. In January, the Canada-U.S. bi-national planning group completed its mission analysis session in Colorado, and will soon embark on the production of bi-national plans to improve our ability to work in the domestic bi-national context from the national perspective.

I am pleased to report that RAdm. James Fraser, currently in command of Maritime Forces Pacific, has been appointed as liaison between the planning group and Northern Command. No one is better placed to understand the facets of marine security than RAdm. Fraser.

Subordinate to the Canada-U.S. bi-national planning group is the Maritime Plans and Surveillance Working Group that will concentrate on bi-national maritime security and surveillance. This group will collaborate with groups like IMSWG and the NORAD Maritime Surveillance Working Group to create military plans that operate through the unique lens of bi-national military cooperation.

With respect to surveillance, the January government announcement on new marine security projects highlighted National Defence's initiative to increase surveillance of high-traffic areas in the eastern and western maritime

[Traduction]

Dans le cadre des travaux du GTISM, les Forces canadiennes ont obtenu récemment les résultats d'une étude indépendante qui porte sur la nécessité de mettre sur pied le système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM). Il s'agit d'un réseau qui rend plus efficace l'échange de données entre les ministères et organismes participants. Comme le rapport vient d'être rédigé, nous n'avons pas eu l'occasion d'en examiner les constatations ni les recommandations. Le GTISM évaluera le rapport et décidera d'ici la fin du mois s'il y a lieu de poursuivre l'idée d'implanter ce réseau.

L'esprit de collaboration en matière de sûreté maritime que j'ai constaté aux échelons régionaux du Comité interministériel des opérations maritimes pour l'est du Canada, du Comité interministériel des opérations maritimes pour le Pacifique et du Comité de contrôle des navires de la Voie maritime du St. Laurent est certes encourageant. Ces trois groupes communiquent avec le GTISM pour échanger des idées et adopter des politiques.

[Français]

Comme nous l'avons dit en août, le continent nord-américain est divisé en zones de responsabilités canadiennes et américaines. Les Forces armées de chaque pays sont au courant des activités de l'autre dans leurs zones respectives et elles échangent continuellement des renseignements sur la circulation des navires dans ces zones.

[Traduction]

Étant donné vos entretiens avec le major-général Daigle et le colonel Williams le 17 mars dernier, vous savez déjà que des gouvernements canadien et américain ont mis sur pied un groupe binational de planification pour renforcer la collaboration militaire, de manière à mieux protéger l'Amérique du Nord. En janvier, ce groupe binational de planification a terminé sa séance d'analyse de mission au Colorado. Il se lancera bientôt dans la rédaction de plans canado-américains pour améliorer la capacité des deux pays à travailler de concert.

Je suis heureux de vous signaler que le contre-amiral James Fraser, l'actuel commandant des Forces maritimes du Pacifique, a été nommé officier de liaison entre le Groupe de planification et le Northern Command. Personne n'est mieux placé que lui pour comprendre les diverses facettes de la sûreté maritime.

Le Groupe de travail sur les plans et la surveillance maritimes, qui relève du groupe canado-américain binational de planification, axera ses travaux, comme son nom l'indique, sur les plans et la surveillance maritimes. Il sera appelé à collaborer notamment avec le GTISM et le Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD, afin d'élaborer des plans militaires dans la perspective particulière de la collaboration militaire entre les deux pays.

En matière de surveillance, parmi les nouveaux projets de sûreté maritime annoncés par le gouvernement canadien en janvier dernier, mentionnons la décision de la Défense nationale de mieux surveiller les zones de navigation intense sur les voies

approaches to Canada. This will be done through a network of five or six high-frequency service wave radar sites. This will give us capability out to approximately 200 kilometres. While there is government agreement for this initiative, project work remains to refine the proposal presented to Treasury Board for funding approval.

[*Translation*]

Through the Department of Fisheries and Oceans' lead, our maritime operational surveillance information centres in Esquimalt and Halifax will obtain additional maritime surveillance data from the Department of Fisheries and Oceans' Conservation and Protection Branch maritime air surveillance flights.

[*English*]

Work is also ongoing to examine the potential of a number of additional initiatives to further close marine security vulnerability gaps. The IMSWG is examining Canada's terrorist threat reaction process and the requirement for national fusion and security coordination centres. The Canadian Forces is looking at technology to further automate the fusion of maritime surveillance data, including that from the high-frequency service wave radar network.

[*Translation*]

The Canadian Forces are participating in a working group of federal departments and agencies to establish a Canadian secret information network. This would facilitate collaboration, within security communities of interest, along both horizontal and vertical lines of communication.

[*English*]

The Canadian Forces has representation on the NORAD Maritime Surveillance Working Group, which is examining the requirement for a North American maritime surveillance plan. The IMSWG continues to look at opportunities in closing the gaps in our maritime surveillance picture over waters under Canadian jurisdiction, whether in the Great Lakes, the Gulf of St. Lawrence, the Arctic or other areas not covered by the high-frequency surface wave radar network.

The IMSWG also is looking at developing a domestic marine security plan. This plan could eventually be used as the foundation of a national maritime security strategy.

[*Translation*]

In closing, the 9/11 terrorist attacks have been a catalyst to critically examine marine security vulnerabilities and have therefore resulted in a number of improvements to our marine security, including the establishment of a process to continue examining Canadian marine security vulnerabilities.

d'accès à la côte est et à la côte ouest du Canada, en installant des radars haute fréquence à ondes de surface à cinq ou six endroits. Notre capacité de surveillance s'étendra alors à environ 200 kilomètres des côtes. Le gouvernement a déjà donné son accord au projet. Il reste maintenant à peaufiner la proposition et à la soumettre au Conseil du Trésor pour en faire approuver le financement.

[*Français*]

À l'initiative du ministère des Pêches et des Océans, des renseignements supplémentaires seront envoyés à nos centres d'information et de surveillance des opérations maritimes à Esquimalt et Halifax, au moyen des avions de surveillance maritime de la Direction générale de la conservation et de la protection du ministre des Pêches et des Océans.

[*Traduction*]

Des travaux sont en cours pour examiner la possibilité de prendre d'autres initiatives destinées à combler les lacunes observées sur le plan de la sûreté maritime. Le GTISM se penche actuellement sur le dispositif d'intervention prévu pour faire face à des attentats terroristes et sur la nécessité de se doter de centres chargés de fusionner et de coordonner les mesures de sécurité. Les Forces canadiennes étudient les technologies capables de pousser plus loin l'automatisation de la fusion des données sur la surveillance maritime, y compris celles provenant du réseau de radars haute fréquence à ondes de surface.

[*Français*]

Les Forces canadiennes, différents ministères et organismes fédéraux ont formé un groupe de travail spécial visant à établir un réseau secret d'information. Ce réseau facilitera les communications tant horizontales que verticales au sein des communications d'intérêt et de sécurité.

[*Traduction*]

Les Forces canadiennes sont également représentées au sein du Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD, qui examine la nécessité d'adopter un plan nord-américain de surveillance maritime. Le GTISM ne cesse d'examiner les façons de combler les lacunes sur le plan des informations nécessaires à la surveillance maritime des eaux sous juridiction canadienne, qu'il s'agisse des Grands Lacs, du golfe du Saint-Laurent, de l'Arctique ou des zones qui échapperaient à la portée de radars haute fréquence à ondes de surface.

Le GTISM songe également à élaborer le plan national de sûreté maritime. Ce plan pourrait servir de base, éventuellement, à l'élaboration de la stratégie nationale de sûreté maritime.

[*Français*]

En conclusion, je voudrais dire que les attentats terroristes du 11 septembre 2001 ont joué un rôle de catalyseur. En effet, ils nous ont conduits à faire un examen critique des vulnérabilités de la sécurité maritime, donc à resserrer notre sécurité maritime et, notamment, à établir un processus d'examen continu des vulnérabilités de la sécurité maritime.

[English]

That concludes my introductory remarks. Both Capt. Avis and I will be pleased to answer any questions you may have.

Senator Forrestall: I am very concerned about resources. I have some reservations about security planning being left to the Department of Transport, which has been so badly cut back, as indeed has the Coast Guard. I wonder about its usefulness for anything other than regulatory purposes. That is to say, I get a little concerned when the Department of Fisheries starts managing military matters — I think with reason.

Can I ask you about our fleet? In order to make this work, you have to either re-engage the Halifax Rifles and defend our coastline or we have to do something about our vessels and about the Coast Guard. We have already committed roughly one-third of our major fleet to other activities.

Where do we find the minesweepers for this coastal surveillance and protection role? Do we move up a grade to your frigates? Where do we go to find the resources? If you do not have them, what would you ideally describe as the resources you would need to satisfy our American friends with respect to coastal security and defence?

VAdm. Buck: The whole issue of a cohesive and consistent whole to maritime or marine security rests on a few tenets, one being what I call “surveillance” — I think referred to by this committee as “domain awareness.” First and foremost, it is ensuring that we actually have the required ability to monitor. In many cases, wide-area surveillance is either done by fixed-wing air platforms or fixed radar installations.

Ships themselves are not the optimal surveillance platform; they have significant limitations. They are, however, excellent vehicles to conduct interception, interdiction and to bring to conclusion whatever threat it is you are trying to deal with.

You asked me whether in fact this was a role solely for maritime coastal defence vessels. In Canada’s fleet, we have both major warships: largely frigates, destroyers, and to an extent submarines, but also the coastal defence vessels. Historically, and as it remains true today, we provide a balance of those vessels to do the role that is required. Differing vessels have differing capabilities.

You have commented that we have about one-third of the major warship fleet deployed. As we speak today, three ships are on duty in the Arabian Gulf, and two are returning from there. The remainder of the fleet is, by and large, engaged in activities that are in both oceans off our Atlantic and Pacific coast.

[Traduction]

Voilà qui met un terme à mes commentaires préliminaires. Le capitaine de vaisseau Avis et moi-même répondrons avec plaisir à toutes vos questions.

Le sénateur Forrestall: L’aspect des ressources me préoccupe au plus haut point. Le fait de laisser la planification en matière de sûreté au ministère des Transports m’inspire certaines réserves, d’autant plus que ce ministère, tout comme la Garde côtière, a subi d’importantes compressions. Je m’interroge sur l’utilité de ce ministère est en outre la réglementation. Tout cela pour dire que je m’inquiète quelque peu de voir le ministère des Pêches se mettre à gérer des questions militaires, — et ce, à juste titre, je crois.

Puis-je vous interroger au sujet de notre flotte? Pour réussir, vous allez devoir remettre à contribution le Halifax Rifles pour défendre votre littoral, ou il va falloir prendre des mesures au sujet de nos navires et de la Garde côtière. Nous avons déjà affecté à peu près le tiers des principaux éléments de notre flotte à d’autres activités.

Où pourrions-nous trouver les dragueurs de mine pour effectuer cette surveillance côtière et assurer cette protection? Devons-nous grimper d’un échelon pour faire intervenir vos frégates? Où pouvons-nous nous adresser pour trouver les ressources? Si vous ne les avez pas, comment décririez-vous les ressources idéales qu’il vous faudrait pour satisfaire nos amis américains relativement à la sécurité et à la défense côtières?

Vam Buck: Toute la question de la cohésion et de l’uniformité dans le dossier de la sécurité maritime repose sur quelques éléments de base, dont l’un est ce que j’appelle la «surveillance»; je pense que le comité appelle cela la «connaissance du domaine». D’abord et avant tout, il s’agit de s’assurer que nous avons la capacité requise pour exercer un contrôle. Dans bien des cas, la surveillance sur une vaste superficie se fait soit à partir d’aéronefs à voilure fixe, soit au moyen d’installations de radar fixes.

Les navires eux-mêmes ne sont pas la plate-forme de surveillance optimale; ils sont très limités, dans ce qu’ils peuvent faire à cet égard. Ce sont toutefois d’excellents vecteurs pour effectuer une interception et pour mener à terme une intervention contre une menace quelconque.

Vous m’avez demandé si, en fait, ce rôle était confié uniquement aux navires de défense côtière maritime. Dans la flotte de la marine canadienne, nous avons à la fois de gros navires de guerre, surtout des frégates, mais aussi des destroyers et, dans une certaine mesure, des sous-marins, mais nous avons aussi des navires de défense côtière. Historiquement, et c’est encore vrai aujourd’hui, nous faisons intervenir l’ensemble de ces navires pour jouer le rôle nécessaire. Différents navires ont des capacités différentes.

Vous avez dit qu’environ un tiers de notre flotte de navire de guerre est actuellement déployée. En ce moment même, trois navires sont en poste dans le golfe Persique, et deux autres sont de retour d’une mission là-bas. Le reste de la flotte est essentiellement engagée dans des activités océaniques au large de nos côtes Atlantique et Pacifique.

It is not a case of one particular vessel class necessarily. It is a compendium of assets.

In addition to Canadian Forces assets or naval assets, we also draw upon some Coast Guard assets that are available, either providing search and rescue stations or doing other more routine Coast Guard activities. In fact, a series of capabilities are brought together to provide a holistic capability.

One key area upon which we have focused since September 11 is trying to get the surveillance piece accurate and more complete, and to exchange more effectively the information of what is happening in our ocean approaches and then best utilizing the government vessel fleets available to effect the interception or interdiction.

Senator Forrestall: Is the Department of Fisheries and Oceans, in that respect, better suited than National Defence?

VAdm. Buck: I will not, nor should I, speak for DFO or the Canadian Coast Guard. Their mandate is quite different from security interdiction. That is not, except in certain legislated areas, their mandate.

Senator Forrestall: They remain the only vehicle that has the authority to arrest, for example.

VAdm. Buck: No. It depends on the issue. If it is an immigration issue, the authority rests with Citizenship and Immigration Canada. If it is a constabulary issue — more crime related — it would be the RCMP. The Canada Customs and Revenue Agency, CCRA, also has authorities. The authorities, depending on what the incident is, are vested in a number of other government departments or agencies.

Most often, when there is a major issue, it is a Canadian Forces vessel with individuals from the appropriate department embarked who actually effect the interception and ultimately arrest, but the authorities are vested in a number of government departments depending on the specific issue.

Senator Forrestall: The navy remains the principal thrust, not Department of Fisheries.

VAdm. Buck: The navy is the principal source of providing the ships, if you wish, to effect the interdictions, largely because of the capabilities of larger naval warships, which basically give them high speed, long endurance and significant organizational and other capabilities.

Senator Forrestall: What resources, to your knowledge, does the Coast Guard have? Perhaps I should wait and ask the Coast Guard these questions. What resources can you call upon from the Coast Guard to assist you in carrying out your responsibilities?

VAdm. Buck: On a day-to-day basis, it would vary. Certainly, in the Pacific, the Coast Guard maintains relatively large vessels on search and rescue stations that can be made available and a wide range of other vessels. It really would be very incident-

Ce n'est pas nécessairement une seule catégorie de navires; nous faisons appel à l'ensemble de nos ressources.

En plus des ressources des Forces canadiennes ou maritimes, nous pouvons aussi compter sur certaines ressources de la Garde côtière qui sont disponibles, soit pour servir de postes de recherche et de sauvetage, soit pour accomplir d'autres activités plus courantes de la Garde côtière. En fait, une série de capacités distinctes sont rassemblées pour constituer une capacité holistique.

Un domaine clé sur lequel nous nous sommes concentrés depuis le 11 septembre, c'est d'essayer de mettre en place toutes les pièces du casse-tête de la surveillance, et d'échanger plus efficacement l'information sur ce qui se passe dans nos approches océaniques, pour ensuite utiliser au mieux les navires du gouvernement qui sont disponibles pour effectuer l'interception ou l'interdiction.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que le ministère des Pêches et des Océans, à cet égard, conviendrait mieux que la Défense nationale?

Vam Buck: Il n'est pas question que je parle au nom du MPO ou de la Garde côtière canadienne. Leur mandat est très différent de l'interdiction de sécurité. Ce n'est pas leur mandat, sauf dans certains domaines légiférés.

Le sénateur Forrestall: Ils demeurent les seuls à pouvoir procéder à des arrestations, par exemple.

Vam Buck: Non. Cela dépend du problème. Si c'est un dossier d'immigration, c'est Citoyenneté et Immigration Canada qui possède le pouvoir requis. Si c'est une affaire de police ou criminelle, c'est plutôt la GRC. L'Agence des douanes et du revenu du Canada, l'ADRC, possède aussi certains pouvoirs. Les pouvoirs, selon la nature de l'incident, sont confiés à un certain nombre d'autres ministères ou organismes gouvernementaux.

Le plus souvent, en cas de problème grave, c'est un navire des Forces canadiennes ayant à son bord des représentants du ministère compétent qui effectue l'interception et éventuellement l'arrestation, mais un certain nombre de ministères gouvernementaux possèdent divers pouvoirs, en fonction du dossier précis.

Le sénateur Forrestall: La marine demeure le principal intervenant, et non pas le ministère des Pêches.

Vam Buck: La marine est la principale source de déploiement des navires, si on veut, pour effectuer les interceptions, essentiellement à cause de la capacité des gros navires de guerre, qui leur donnent une plus grande vitesse, une meilleure endurance et une capacité considérable sur le plan organisationnel.

Le sénateur Forrestall: Quelles ressources, à votre connaissance, possède la Garde côtière? Je devrais peut-être attendre et poser ces questions à la Garde côtière. Sur quelles ressources pouvez-vous compter si vous faites appel à la Garde côtière pour vous aider à assumer vos responsabilités?

Vam Buck: Cela varie, cela dépend des jours. Chose certaine, dans le Pacifique, la Garde côtière déploie des navires d'assez fort tonnage dans des postes de recherche et de sauvetage sur lesquels on peut compter, ainsi qu'un large éventail d'autres navires. Cela

specific: In building a plan on how one would deal with a particular issue, it would depend on what that issue is, where it is, weather conditions, and ultimately what vessels the Coast Guard might or might not have available, given that this is not their primary mandate.

Senator Forrestall: You suggested that your destroyers and frigates are not the best vehicles for ocean surveillance.

VAdm. Buck: That is correct, but they are very effective in bringing an issue to conclusion, albeit they are an expensive platform.

Senator Forrestall: Would they be enhanced had you a 101 or a Sikorsky on the back of them?

VAdm. Buck: As we all know, we are looking forward to the replacement of the Sea King.

Senator Forrestall: I hope it is within your service time, sir.

You dealt with the West Coast. What about the East Coast in terms of Coast Guard? What is your responsibility on the river end and in the lakes?

VAdm. Buck: Most western navies do not have jurisdiction in internal waters, and at the moment, that is the case in Canada. On the rivers and in the Great Lakes, the navy has no jurisdiction.

Senator Forrestall: What about the East Coast?

VAdm. Buck: In the Atlantic, our jurisdiction is largely for surveillance, and then when tasked by government with the appropriate authorities — that is, the RCMP or Immigration Canada, we would provide a vessel to effect intercept but using those other government department authorities, not our own.

Senator Forrestall: What I am after is what resources of the Canadian Coast Guard can assist you in that?

VAdm. Buck: The Canadian Coast Guard has a fleet of over 100 vessels of varying shapes and sizes, but their primary mandate is not in this particular area. If a plan is built interdepartmentally and they have resources available, they generally will provide vessels, but it is very incident specific.

Senator Forrestall: I know what you are saying, but it is somewhat misleading to say you have that available to you. You did not suggest that there were 100 vessels.

VAdm. Buck: That is not what I am saying. I said they have a fleet.

Senator Forrestall: A fleet across Canada.

VAdm. Buck: Correct.

dépend vraiment de la nature de l'incident. Quand on élabore un plan pour savoir comment on réagirait face à un problème particulier, il faut d'abord savoir quelle est la nature de l'incident, où il s'est produit, quelles sont les conditions météo, et en fin de compte de quels navires la Garde côtière pourrait disposer, compte tenu du fait que ce n'est pas son premier mandat.

Le sénateur Forrestall: Vous avez dit que vos destroyers et frégates ne sont pas les meilleurs véhicules pour assurer la surveillance maritime.

Vam Buck: C'est exact, mais ils sont très efficaces pour mener à terme une intervention, bien qu'ils soient des plates-formes coûteuses.

Le sénateur Forrestall: Ces plates-formes seraient-elles meilleures si elles avaient à leur bord un 101 ou un Sikorsky?

Vam Buck: Comme nous le savons tous, nous avons hâte que l'on remplace le Sea King.

Le sénateur Forrestall: J'espère que cela se fera avant que vous preniez votre retraite, monsieur.

Vous avez parlé de la côte Ouest. Qu'en est-il de la côte Est, pour ce qui est de la Garde côtière? Quelle est votre responsabilité relativement aux cours d'eau et aux lacs?

Vam Buck: La plupart des marines militaires occidentales n'ont pas compétence sur les eaux intérieures, et à l'heure actuelle, c'est le cas au Canada. Les cours d'eau et les Grands lacs ne sont pas du ressort de la marine.

Le sénateur Forrestall: Et la côte Est?

Vam Buck: Dans l'Atlantique, notre mandat est essentiellement celui de la surveillance, et puis, lorsque le gouvernement ou les autorités compétentes, à savoir la GRC ou Immigration Canada, nous en confie le mandat, nous fournissons un navire pour effectuer une interception, mais sous l'autorité des autres ministères gouvernementaux, pas du nôtre.

Le sénateur Forrestall: Ce que j'essaie de savoir, c'est quelles ressources la Garde côtière canadienne peut mettre à votre disposition pour vous aider dans cette tâche?

Vam Buck: La Garde côtière canadienne a une flotte de plus de 100 navires très diversifiés par leur nature et leur taille, mais leur premier mandat ne se situe pas dans ce domaine. Si un plan interministériel est établi et que la GCC a des ressources disponibles, elle fournit généralement des navires, mais seulement très ponctuellement.

Le sénateur Forrestall: Je comprends ce que vous dites, mais c'est un peu trompeur de dire que cette ressource est à votre disposition. Vous n'avez pas dit qu'il y avait 100 navires.

Vam Buck: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'ils ont une flotte.

Le sénateur Forrestall: Une flotte partout au Canada.

Vam Buck: En effet.

Senator Forrestall: Including the lakes and rivers. I had asked the question in the context of the East Coast. I understand the different nature of the West Coast. I understand the East Coast. I am wondering what you have available to you.

VAdm. Buck: As I say, that is a question you would need to pose to the Canadian Coast Guard, because on a day-to-day basis the answer to that would differ. I am not knowledgeable of the operational planning constraints on the Coast Guard as an organization. I do know that on occasions where we have requested vessels, generally speaking, vessels have been provided.

Senator Forrestall: What about calling into play the commercial fleet that plies the waters and may be there from time to time? Do you have the authority to call upon their assistance?

VAdm. Buck: Generally speaking, in North America, including the U.S., the requirement of merchant marine to cooperate from a naval perspective would be limited to search and rescue.

Senator Forrestall: Does that not include surveillance?

VAdm. Buck: Surveillance would be on a voluntary basis only. Mariners are, as a matter of course, requested to report things that they notice that are not normal, but there is no mandatory requirement.

Senator Forrestall: How active is the voluntary sector, such as fishermen?

VAdm. Buck: Generally speaking those reports do not directly come to the department of defence. They would come through other government departments so it would be better for those departments to speak to that than me.

Senator Forrestall: Are you comfortable with access to the information that is derived from those reports?

VAdm. Buck: We have a wide-ranging input of information from a broad range of other government departments, agencies, our allies and a variety of other sources, both classified and unclassified. Our job is to take all of that information and distil it, effectively, in Halifax or Esquimalt, in two of our operational centres to produce what we call a recognized maritime picture.

Senator Forrestall: Finally, could you comment on the role of the reserves in this broader mandate?

VAdm. Buck: I am very proud of Canada's naval reserve. It is just under 4,000 strong and it has a number of roles that relate directly to coastal defence, surveillance, and maritime security generally. Specifically, the crews of the maritime coastal defence vessels are drawn from the naval reserve. Naval reserve divisions also have effective port inspection diving teams that are trained, as do they have an effective port control arrangements. All that of is relevant to maritime security specifically and in general, not just in terms of maritime surveillance but also capabilities within our various ports across the country.

Le sénateur Forrestall: Y compris dans les lacs et les cours d'eau. J'avais posé la question dans le contexte de la côte Est. Je comprends que la côte Ouest est de nature différente. Je comprends la côte Est. Je me demande ce que vous avez à votre disposition.

Vam Buck: Je le répète, c'est une question que vous devrez poser à la Garde côtière canadienne, parce que la réponse serait différente d'un jour à l'autre. Je ne suis pas au courant des contraintes en matière de planification opérationnelle de la Garde côtière. Je sais qu'à l'occasion, quand nous avons demandé des navires, de façon générale, on nous les a fournis.

Le sénateur Forrestall: Est-il possible de faire intervenir les navires de commerce qui naviguent dans nos eaux et qui peuvent se trouver sur place à l'occasion? Êtes-vous autorisés à réclamer leur aide?

Vam Buck: En général, en Amérique du Nord, y compris aux États-Unis, l'exigence imposée à la marine marchande pour ce qui est de coopérer avec la marine de guerre, serait limitée aux opérations de recherche et de sauvetage.

Le sénateur Forrestall: Cela n'inclut-il pas la surveillance?

Vam Buck: La surveillance se ferait sur une base volontaire seulement. C'est la pratique normale pour n'importe quel marin de signaler quoi que ce soit d'anormal, mais il n'y a pas d'obligations.

Le sénateur Forrestall: Dans quelle mesure le secteur volontaire est-il actif, par exemple les pêcheurs?

Vam Buck: De façon générale, ces rapports-là ne sont pas acheminés directement au ministère de la Défense. Ils nous parviennent par l'intermédiaire d'autres ministères et il serait donc préférable de poser la question aux représentants des ministères en question plutôt qu'à moi.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous satisfait de l'accès à l'information tirée de ces rapports?

Vam Buck: Nous avons des sources d'information diverses provenant de toute une variété d'autres ministères, organismes gouvernementaux, nos alliés, classifiée et non classifiée. Notre travail est de prendre l'information, et de la décanter à Halifax ou Esquimalt, dans deux de nos centres d'opérations où sont produits les rapports de situation maritime générale.

Le sénateur Forrestall: Enfin, pourriez-vous nous parler du rôle des réserves dans ce mandat plus vaste?

Vam Buck: Je suis très fier de la réserve navale canadienne. Son effectif est de près de 4 000 personnes et elle s'acquitte de divers rôles se rapportant directement à la défense côtière, à la surveillance et à la sécurité maritime en général. Plus précisément, les équipages des navires de défense côtière viennent de la Réserve navale. Les divisions de la Réserve navale ont aussi des équipes de plongée et d'inspection des ports bien formées, de même que des accords efficaces pour le contrôle des ports. Tout cela compte pour la sécurité maritime en particulier et en général, non seulement pour la surveillance maritime mais aussi pour la capacité des divers ports canadiens.

Senator Forrestall: Would you have any great objection if we asked the admiral if we could go down and have a look at the reserves on the East Coast, in Halifax?

VAdm. Buck: No, not at all.

The Chairman: I have a brief addendum to Senator Forrestall's questions. Do you have a vessel that is continually on station off each coast? Is that a 24/7 reality for Canada right now, or are the deployments that we have in the gulf and elsewhere making that impossible?

VAdm. Buck: Historically, even when we were not conducting operations, such as we are conducting today in the operational theatre; we would never propose to maintain a 24/7-vessel presence. We do maintain a 24/7 ready duty ship capability, which always has ships ready to respond. That has not changed post-September 11. The key again is to ensure you have the best surveillance. The more surveillance you have allows you to position vessels much more effectively — particularly cost-effectively. For example, the United States Coast Guard is mandated to do this. While they will have undoubtedly vessels moving all the time, is there full area coverage off the United States, 24/7, 365 days a year? No.

The Chairman: Could you push a button today and have a ship making steam within a couple of hours?

VAdm. Buck: In fact, it would be underway probably in half an hour, because we do not have to make steam any more.

The Chairman: I was trying to sound nautical, VAdm. Buck. You have to give me a bit of licence, and with this crew here I have a tough time.

As per your description, you provide a platform to deliver the appropriate authorities to get to the right spot. Do you always have the right authorities on a vessel? What do you do if it is a fisheries problem and when the vessel started off you thought it would be an RCMP problem? From the sounds of it, you have to have a customs official there if there is a customs problem, you have to have an RCMP officer if it is a national security problem, and you have to have a fisheries officer. Do you take all three automatically when a vessel goes? What do you do when one of them is not on board?

VAdm. Buck: Generally speaking, again, it will be incident specific, but when are you dealing with a specific incident you have very good intelligence as to what are you dealing with. Normally, there will almost always be an RCMP presence in conjunction with the appropriate other government department authority.

The Chairman: Could the RCMP officer enforce the other pieces of legislation?

VAdm. Buck: No. They have a general arrest authority and mandate. In some cases, they act as the authority in conjunction with Fisheries and Oceans, or whoever it is.

Le sénateur Forrestall: Auriez-vous des objections à ce que nous demandions à l'amiral d'aller visiter les réserves de la côte Est, à Halifax?

Vam Buck: Non, pas du tout.

Le président: J'aimerais poser une question, à la suite de celles de M. Forrestall. Avez-vous des navires toujours en poste, au large de chaque côte? Avons-nous une surveillance 24/7, actuellement, au Canada, ou est-ce que les déploiements dans le golfe et ailleurs le rendent impossible?

Vam Buck: Historiquement, même quand nous ne menons pas d'opérations comme nous le faisons actuellement, nous ne proposerions jamais d'assurer une présence permanente. Nous avons une capacité d'action permanente pour nos navires, c'est-à-dire qu'ils sont toujours prêts à intervenir. Rien n'a changé après le 11 septembre 2001. La clé, c'est d'avoir la meilleure surveillance possible. Plus on a de surveillance, plus efficace sera la position des navires, notamment du point de vue des coûts. Par exemple, la Garde côtière américaine a un mandat pour le faire. Ces navires sont constamment en mouvement, mais est-ce qu'ils couvrent l'ensemble des côtes américaines, 24 heures par jour, sept jours par semaine, 365 jours par an? Non.

Le président: Pourriez-vous aujourd'hui appuyer sur un bouton, pour qu'un bateau parte à toute vapeur d'ici deux ou trois heures?

Vam Buck: En fait, il pourrait se mettre en route en une demi-heure, puisque nous ne fonctionnons plus à la vapeur.

Le président: J'essayais d'employer des termes nautiques, mon amiral. Il faut être indulgent avec moi, parce que mon équipage me fait la vie dure.

D'après ce que vous dites, vous préparez l'information pour que les autorités nécessaires puissent se rendre au bon endroit, au bon moment. Avez-vous toujours les autorités qu'il faut à bord d'un navire? Que faites-vous si c'est un problème de pêche alors qu'au moment où le navire a quitté le port, on pensait que ce serait l'affaire de la GRC? Si j'ai bien compris, pour un problème de douanes, il faut un agent des douanes, pour un problème de sécurité nationale, un agent de la GRC, et aussi, des agents du MPO. Embarquez-vous automatiquement les trois, en quittant le port? Que faites-vous s'il manque l'un d'eux à bord?

Vam Buck: En général, c'est en fonction de l'incident. Au départ, on a de très bons renseignements sur l'incident à traiter. Normalement, la présence de la GRC est toujours assurée, en plus des autres représentants gouvernementaux pertinents.

Le président: Est-ce qu'un agent de la GRC peut veiller à l'application d'autres lois?

Vam Buck: Non. Ils ont un mandat et un pouvoir d'arrestation de nature générale. Dans certains cas, leur autorité est associée à celle de Pêches et Océans, par exemple.

The Chairman: If you did not have an official from the Department of Fisheries and Oceans there, is there sufficient authority vested in the RCMP officer to carry out that duty and enforce those laws?

VAdm. Buck: No. The appropriate government authority to delegate that authority to whoever is on board would be sought — either through the RCMP or directly through our own forces.

The Chairman: In fact, if you had a vessel at sea, you would only need a message some sort saying you have been deputized and that is sufficient authority to act?

VAdm. Buck: Yes.

Senator Cordy: Our previous witness spoke to us about security zones and you also mentioned these in your opening comments. The layered approach to monitoring vessels that are entering Canadian waters, and while they are in Canadian waters, certainly was one of our recommendations and certainly seems to be an efficient way of doing things.

How do government departments coordinate this monitoring? Does it depend on what the ship is — whether it is a fishing vessel or a cargo ship — or does it depend where it is located in the Canadian waters?

VAdm. Buck: The answer to your question, senator, is, to an extent, all of the above. To be more precise, there is a vast amount of information about vessels that are moving, whether they are fishing vessels, commercial traffic, whether they might be something else. Each of the respective organizations has that information and a number of information sources. We try to bring together all of the information that is available — there are some privacy issues but on secure systems that is less of an issue — in Halifax and in Esquimalt through our operation centres. Therefore, we can pull all of the information together and have a complete a picture of what is moving out there and what is relevant to a particular ship that is moving.

The key here is not so much that it is just a ship, it is what is abnormal about the ship and what is happening inside the ship. That information would help us develop a more detailed surveillance plan that would probably be specific to that vessel. We would directly monitor it on an ongoing basis, such that if there was a need to arrest or to intercept the appropriate resources — in this case, ships — could be positioned to do that with the appropriate authorities at the appropriate point.

Senator Cordy: You spoke about surveillance of high traffic areas on the eastern and western coasts and about high frequency surface wave radar sites. What is that?

VAdm. Buck: Simplistically speaking, it is a radar unit that from its base station — two of which are on the East Coast — that has a capability of looking out to sea for 200 kilometres. The government has approved an expansion from the current two — which are not fully operational yet but DND is making them fully operational — to five or six at what we call “choke points” on both the Atlantic

Le président: Si vous n’avez pas à bord un représentant du ministère des Pêches et des Océans, est-ce que l’agent de la GRC peut s’acquitter de ces tâches et veiller à l’application des lois sur les pêches?

Vam Buck: Non. Il faut obtenir les pouvoirs gouvernementaux appropriés d’une délégation de pouvoir à une personne à bord, que ce soit l’agent de la GRC ou quelqu’un de nos propres forces.

Le président: En fait, si un navire a pris la mer, vous n’avez besoin que d’un message disant que les pouvoirs nécessaires ont été délégués, pour agir?

Vam Buck: Oui.

Le sénateur Cordy: Notre témoin précédent a parlé des zones de sécurité, comme vous l’avez fait vous-mêmes, dans vos propos liminaires. L’approche à plusieurs niveaux pour la surveillance des navires entrant dans les eaux canadiennes, et naviguant en eaux canadiennes, fait l’objet de l’une de vos recommandations et semble certainement être une méthode efficace.

Comment les ministères coordonnent-ils cette surveillance? Est-ce que tout dépend du type de navire, que ce soit un bateau de pêche ou un navire de charge, ou est-ce que tout dépend de sa position, dans les eaux canadiennes?

Vam Buck: Sénateur, je pourrais dire: toutes ces réponses. Mais pour être plus précis, rappelons qu’il y a quantité de renseignements sur les navires en mouvement, qu’il s’agisse de navires de pêche, de navires commerciaux ou autres. Chacun des organismes dispose de ces renseignements, et a accès à bon nombre de sources d’information. Nous essayons de rassembler toute l’information disponible à Halifax et Esquimalt, dans nos centres d’opérations. Il faut tenir compte de la confidentialité de certaines données, mais c’est moins préoccupant quand on a des systèmes sécurisés. Nous pouvons donc regrouper toute l’information et avoir ainsi un tableau complet de tout ce qui est en mouvement et de ce qui est pertinent pour chaque navire en déplacement.

Il ne s’agit pas simplement de savoir s’il y a un navire, mais ce qui est anormal à son sujet et ce qui s’y passe. Cette information nous permet de mettre au point un plan de surveillance plus détaillé, propre à chaque navire. Nous ferons une surveillance directe continue, de manière que s’il est nécessaire d’arrêter quelqu’un ou d’arraisonner un navire, les ressources nécessaires, dans ce cas-ci des bateaux, soient en position d’agir, à l’endroit voulu, avec les autorités appropriées.

Le sénateur Cordy: Vous avez parlé de surveillance des zones de trafic intense sur les côtes Est et Ouest et de radars haute fréquence à ondes de surface. De quoi s’agit-il?

Vam Buck: En termes simples, il s’agit d’un radar qui a une portée de 200 kilomètres à partir de sa base. Il y en a deux sur la côte Est. Le gouvernement a approuvé une augmentation de capacité. Nous en avons actuellement deux, qui ne sont pas pleinement opérationnels mais qui le seront bientôt grâce au MDN et nous en aurons plutôt cinq ou six aux points de passage

and Pacific coasts. We will then have ability on the busiest parts of the coast to look out 200 kilometres. We will have a picture of all the dots, if you will, which are the ships that are moving.

We also have many other sources of information, whether it be vessel traffic management reports, reports from a number of our allies — it is called “white,” or commercial, shipping — that would all come into our operational centre, along with this data. It would be keyed to other information we have so that we would have a real-time picture of actually what is moving. That is a capability we do not have today.

However, again, the key is knowing there is something abnormal in one of those ships. For example, intelligence might be given that it could be an illegal migration issue, or some other form of asymmetric threat. It is when you get specific information that you would narrow the search and say, “That is a contact. Now I want to put some ears and eyes on it,” which, in this case, would probably cause us to then commence a surveillance plan using fixed-wing aircraft. In that way, you could precisely track it and know exactly where it is such that if a decision were taken to arrest or intercept you could do so at the appropriate point as it was coming out of international waters into either Canadian waters directly or the contiguous zone as it is known, which is another 12 miles.

Senator Cordy: When you have all this information you said the forces is currently looking at technology to further automate the fusion of maritime surveillance. Is that the fusion of surveillance that DND has gathered or is that the fusion of surveillance information from various departments such as the RCMP or the Department of Fisheries and Oceans?

VAdm. Buck: It is the fusion of all data that would be available, not just DND data.

Senator Cordy: Is the Port of Halifax a controlled access zone?

VAdm. Buck: That is correct.

Senator Cordy: How will the Port of Halifax be different because of it being declared a controlled access zone?

VAdm. Buck: The controlled access zone is appropriate and applied at the moment only in Halifax, Esquimalt and Nanoose. It is specific to providing protection for Canadian naval ships or visiting naval ships.

The whole of Halifax harbour is not a controlled access zone. However, around the naval dockyard — around Shearwater and around certain of the mooring points we use in the harbour — there are, by Order in Council, zones which, depending on the threat level, we will allow either limited access into or no access into. Effectively, this is giving the military authority to protect its own ships from the water. Previously, there was no such authority. That authority was vested in the RCMP.

If you were to think of the dockyard in Halifax, something extending about 200 yards out generally would become the exclusion zone.

principaux des côtes Atlantique et Pacifique. Nous aurons alors une portée de 200 kilomètres dans les zones les plus occupées des côtes et une vue d'ensemble de tous les navires en déplacement, représentés par des points.

Nous disposons aussi de nombreuses autres sources d'information, qu'il s'agisse de rapports sur la gestion du trafic maritime, des rapports de quelques-uns de nos alliés sur le transport maritime commercial ou «blanc». Tout cela arrive au centre d'opérations, avec ces données. On fait le lien avec d'autres données dont nous disposons, pour avoir une vue d'ensemble de ce qui se passe, en temps réel. Nous n'avons pas encore cette capacité.

Mais je le répète, ce qui compte, c'est de savoir s'il se passe quelque chose d'anormal à bord d'un des navires. On pourrait par exemple avoir des renseignements sur un cas de migration illégale, ou une autre forme de menace asymétrique. Quand on reçoit des données précises, on peut préciser la recherche et dire: «Voici un point de contact. Je veux que quelqu'un fasse la surveillance». Dans un cas pareil, nous commencerions la mise en oeuvre d'un plan de surveillance au moyen d'un avion à voilure fixe. On pourrait ainsi le repérer et savoir sa position exacte, pour être en mesure, si on décide de l'arrêter ou de l'arraisonner, de le faire à l'endroit voulu, à sa sortie des eaux internationales vers les eaux canadiennes, ou dans la zone contiguë de 12 miles.

Le sénateur Cordy: Au sujet de toutes ces données, vous avez dit que les Forces envisagent actuellement une technique d'automatisation accrue de la fusion des données de surveillance maritime. S'agit-il de la fusion des données recueillies par le MDN ou des données fournies par divers ministères et organismes, comme la GRC et le ministère des Pêches et des Océans?

Vam Buck: Il s'agit de la fusion de toutes les données disponibles, et non seulement de celles du MDN.

Le sénateur Cordy: Est-ce que le port de Halifax est un secteur d'accès contrôlé?

Vam Buck: Oui, en effet.

Le sénateur Cordy: Comment le fait d'être déclaré secteur d'accès contrôlé change-t-il les choses, pour le port de Halifax?

Vam Buck: Le secteur d'accès contrôlé s'applique actuellement uniquement à Halifax, Esquimalt et Nanoose. Il sert à donner une protection aux navires de guerre canadiens ou étrangers.

Ce n'est pas tout le port de Halifax qui est secteur d'accès contrôlé. C'est toutefois le cas pour l'arsenal, autour de Shearwater et de certains points d'encrage du port. Par décret en conseil, ces secteurs ont été désignés à accès limité ou interdit, selon la gravité de la menace. En fait, les militaires ont ainsi le pouvoir de protéger leur navire contre toute menace en provenance de la mer. Auparavant, ils n'avaient pas ce pouvoir qui était plutôt confié à la GRC.

Pour l'arsenal de Halifax, la zone d'exclusion l'entoure d'environ 200 verges.

Senator Cordy: To clarify, is that at Shearwater and where DND moors its ships?

VAdm. Buck: Shearwater, the dockyard, a number of the anchorage positions in the harbour, and some of the other installations out in Major's Beach area.

Senator Cordy: This extends out into the water?

VAdm. Buck: Yes, from the shoreline. The problem that we are trying to prevent is exactly what happened to the *USS Cole*. It was attacked from the water side. We have the authority in international waters to do that. However, we never had that authority in our own waters, which is what these controlled access zones provide.

The Chairman: Are there similar regulations in place for the Coast Guard that is on the Dartmouth side where they keep their vessels?

VAdm. Buck: Not to my knowledge.

The Chairman: Is it still an RCMP responsibility?

VAdm. Buck: That is correct.

The Chairman: You have described how the system seems to work in Canada. You talked about a layered approach. You talked about the value of the navy as a platform to carry people out and the usefulness of aircraft and radar to identify what is out there.

There seems to be a gap along the littoral. In the United States, this gap is filled by the U.S. Coast Guard, which has a totally different function from the Canadian Coast Guard. It has vessels that are light and small and which can be quite close to the coast. It has much larger vessels that can move a significant distance off the coast. It has a police capability, a military capability and the capacity to interdict drugs, illegal immigrants and anyone who is a threat close to the coast.

How are we addressing this gap in Canada? The RCMP has some patrol vessels. Obviously, you have some blue-water ships. However, it does not appear to be seamless. What is your comment on that?

VAdm. Buck: First, I would draw you back to the mandate that you described for the U.S. Coast Guard, which is absolutely correct. Effectively, inside the U.S. Coast Guard there are two elements. There is part of that Coast Guard which effectively does the role and mandate as our Coast Guard currently does. There is also a constabulary mandate that extends up to and including something called "high-endurance cutters."

While they do have some constabulary authority, they as well, however, draw on their equivalents of immigration, fisheries officers, et cetera — just as we do. In that context, it is not that much different.

As I believe you all know, the U.S. Coast Guard does not have just ships. It has ships as well as large aircraft, such as Hercules, which is their primary vehicle. In many ways, they have the same

Le sénateur Cordy: Une précision: s'agit-il de Shearwater et de là où mouillent les navires du MDN?

Vam Buck: Shearwater, l'arsenal, divers points d'amarrage dans le port, et d'autres installations dans le secteur de Major's Beach.

Le sénateur Cordy: Et ça va jusque dans l'eau?

Vam Buck: Oui, à partir du rivage. Nous essayons d'éviter des incidents comme celui du *USS Cole*. Il a été attaqué à partir de l'eau. Dans les eaux internationales, nous avons ce pouvoir. Nous ne l'avions toutefois pas dans nos propres eaux, ce que nous offrons toutefois les secteurs d'accès contrôlé.

Le président: Est-ce que des règles semblables sont prises pour la Garde côtière, du côté de Dartmouth, où mouillent ses navires?

Vam Buck: Pas que je sache.

Le président: C'est donc toujours une responsabilité de la GRC?

Vam Buck: Oui.

Le président: Vous avez décrit comment fonctionnaient les choses au Canada. Vous nous avez parlé d'une approche à plusieurs niveaux ainsi que de la valeur de la marine pour le transport d'effectifs et de l'utilité des aéronefs et des radars pour identifier les embarcations.

Il semble y avoir une lacune le long du littoral. Aux États-Unis, cette lacune est comblée par la Garde côtière, dont la fonction est tout à fait différente de celle de la Garde côtière canadienne. La Garde côtière américaine dispose de bateaux petits et légers qui peuvent s'approcher des côtes. Elle a aussi des navires plus imposants qui peuvent s'éloigner considérablement des côtes. Elle a des pouvoirs de police, des pouvoirs militaires et la capacité d'intercepter des drogues, des immigrants illégaux et quiconque représente une menace, à proximité du littoral.

Comment comblons-nous cette lacune au Canada? La GRC a des vaisseaux de patrouille. Manifestement, vous avez des navires de haute mer. Des risques semblent toutefois subsister. Qu'en pensez-vous?

Vam Buck: D'abord, je vous rappelle le mandat de la Garde côtière américaine, que vous avez décrit très correctement. Dans les faits, la Garde côtière américaine comporte deux éléments. Il y a une partie de la Garde côtière dont le rôle et le mandat correspondent à ceux de notre Garde côtière. Il y a aussi un mandat policier, dont s'acquittent divers types de navires, notamment les garde-côtes à grande endurance.

Tout en ayant une certaine marge de manoeuvre pour le travail policier, eux aussi embarquent des agents des pêches et de l'immigration, comme nous. Dans ce contexte, leur travail est assez semblable au nôtre.

Comme vous le savez tous, je crois, la Garde côtière américaine n'a pas que des navires. Elle dispose aussi d'avions assez imposants, comme des Hercules, leur principal véhicule. De bien

surveillance challenge we have. In fact, the United States does not use long-range naval maritime patrol aircraft to do that kind of surveillance. That is a Coast Guard issue.

My point is that the Canadian Aurora, which is a very effective surveillance platform, is actually far more effective than a Hercules. It is not seamless in the United States either.

The real issue, I believe, is ultimately we would wish to tailor fleets from a homeland security perspective to be the right fleets. First and foremost, you have to get the surveillance right, which will then allow you to better assess whether the existing fleets are optimized to play the role. The better surveillance you have, particularly the better specific airborne surveillance where you can actually know what that vessel is doing, the simpler it is to build a plan to arrest or intercept it.

The Chairman: What you seem to have told the committee is that the Americans do not have a perfect system. I accept that.

VAdm. Buck: That is correct.

The Chairman: You say they also have a gap in their system. I accept that.

What do you need in terms of assets to fill that gap so Canada does not have this problem? What do you need to take care of the littoral and ensure that Canada is well protected along its coast?

VAdm. Buck: First and foremost, we need the best and most cost-effective cohesive surveillance capability, which includes sharing the appropriate information effectively between departments, which is working very well. Once the amount of surveillance, the type of surveillance and the pieces of that surveillance — because it is not one panacea — is in place, from that, then you would stand back and ask: Are the government fleet resources adequate to do the role they need to play in this?

The Chairman: You say that you need the ability to collect the information, the intelligence. Who is responsible for that now? Are you responsible for that? Are the admirals who command each coast and report to you responsible for coordinating these assets? Who do we look to if someone slips through cracks?

VAdm. Buck: The mandate that is given to the admirals on both coasts relates primarily to surveillance within the resources and assets assigned to them.

The responsibility for coordination is not a formal mandated task of the navy. In practice, because we have the most effective operation centres to be able to bring this information together, we have performed that function. As work of the IMSWG unfolds, the need to bring this level of coordination into more formal structure is understood. What is now under discussion is how formal that needs to be.

The Chairman: When we reported in September, we talked about Esquimalt and Halifax as being the coordination centres. We were visualizing the very rooms we visited and we visualized the navy running it. It was just as simple as that. It is hard to

des façons, leurs problèmes de surveillance sont semblables aux nôtres. En fait, les États-Unis n'ont pas d'aéronefs de patrouille maritime à grande portée pour effectuer ce genre de surveillance. C'est un problème pour la Garde côtière.

Là où je veux en venir, c'est que les Aurora canadiens, un excellent moyen de surveillance, sont bien plus efficaces que les Hercules. Ce n'est pas parfait aux États-Unis non plus.

La vraie question, au bout du compte, c'est d'adapter la flotte pour qu'elle convienne parfaitement aux besoins relatifs à la sécurité du territoire. Tout d'abord, il faut les bons moyens de surveillance, qui permettront ensuite de mieux évaluer l'optimisation des flottes en fonction de leur rôle. Meilleure est la surveillance, plus grande il est facile de dresser un plan pour arrêter ou arraisonner un navire, surtout quand une surveillance aérienne supérieure permet de déterminer sa position exacte.

Le président: Vous semblez dire au comité que le système américain n'est pas parfait. C'est bien ça?

Vam Buck: Oui.

Le président: Vous dites aussi que leur système comporte une lacune. Je le comprends.

Que vous faut-il en matière de ressources pour que le système canadien soit plus sûr, n'ait pas ce problème? Que vous faut-il pour protéger le littoral et les côtes canadiennes?

Vam Buck: En tout premier lieu, il faut la meilleure capacité de surveillance qui soit, la plus rentable et la plus homogène possible, avec un partage interministériel efficace des données, qui fonctionnera très bien. Ce n'est pas une panacée, mais quand la quantité, le type et les éléments de surveillance sont en place, on peut se demander: «La flotte gouvernementale a-t-elle les ressources nécessaires pour bien jouer son rôle?»

Le président: Vous dites avoir besoin de la capacité de recueillir l'information, le renseignement. Qui a cette responsabilité actuellement? Est-ce vous? Les amiraux responsables de chaque côte, et qui relèvent de vous, sont-ils responsables de la coordination de ces moyens? Si quelqu'un réussit à passer entre les mailles du filet, à qui faut-il s'adresser?

Vam Buck: Le mandat des amiraux sur chaque côte se rapporte principalement à la surveillance, selon les ressources et les biens qui leur sont confiés.

La coordination n'incombe pas officiellement à la marine. En pratique, parce que nos centres d'opérations sont les plus efficaces, nous pouvons rassembler l'information et nous nous sommes acquittés de ce rôle. Le travail du GTISM permet de comprendre la nécessité d'une structure plus officielle pour ce genre de coordination. Nous sommes actuellement en train de discuter de la nécessité de lui donner un caractère officiel.

Le président: Dans notre rapport de septembre, nous disions qu'Esquimalt et Halifax étaient les centres de coordination. Nous nous rappelions les salles que nous avons visitées et nous imaginions leur gestion par la marine. C'était aussi simple que

understand why the navy would not be coordinating both the intelligence and the assets.

If I understand correctly, you are telling us that it is currently an ad hoc arrangement, that there is currently not a policy that directs you to do that but that you have assumed that role because you have these operational centres, and until someone gives you directions otherwise you will continue handling this coordination in an ad hoc way.

Does that summarize the situation?

VAdm. Buck: In your report you were suggesting that the current operation centres in Halifax and Esquimalt should be interdepartmentally staffed, as I recall. They are to an extent in the sense that the RCMP personnel are co-located there. Adjacent to them there are Canadian Coast Guard personnel. However, the formality of it always being coordination led by the navy is not in place, because it depends on the specific incident.

Generally speaking, if interception is required, and it requires one of our vessels, then de facto that comes to us to perform.

Senator Banks: I am looking for some comfort because the more we learn, the more we learn how little we know. I will play the role of confused cynic.

We have heard and read this morning that the Department of Transport has the authority for marine security. The Coast Guard will get the information from the Automatic Identification System. The Department of National Defence has operational centres in Halifax and Esquimalt and coordinates search and rescue. We heard this morning that terrorism is the responsibility of the RCMP.

We have the Bi-National Planning Group, the Maritime Planning and Surveillance Working Group, the Interdepartmental Maritime Security Working Group and the NORAD Maritime Surveillance Working Group. The confused cynic says that we are falling into the almost cartoonish trap of a Rube Goldberg machine — running very fast and doing nothing.

The point of our recommendation in our most recent report, to which you have referred, was that someone ought to invent a maritime security policy. Perhaps we are being overly simplistic in that. However, the confused cynic, who says that Canadians are very good at forming committees and working groups but are they actually doing something, is reflected in something you said this morning. You said that the Interdepartmental Marine Security Working Group is looking at developing a domestic marine security plan and that this plan could eventually be used as a foundation of a national maritime security strategy. I think we can infer from that that it might lead to a plan.

Can you give me some comfort that things are okay and that someone is in charge? The confused cynic — despite the certainty and confidence of the answers given to us by folks to whom we

cela. Il est difficile de comprendre pourquoi la marine ne serait pas responsable de la coordination du renseignement et des ressources.

Si j'ai bien compris, vous nous dites qu'il s'agit actuellement d'un arrangement ad hoc, qu'il n'y a pas de politique vous obligeant à le faire et que vous avez assumé ce rôle parce que vous aviez ces centres d'opération, et que vous continuerez d'assurer cette coordination en pratique, jusqu'à ce qu'on vous ordonne de faire autrement.

Ai-je bien résumé la situation?

Vam Buck: Si je me souviens bien, dans votre rapport, vous suggériez que les centres d'opération actuels de Halifax et de Esquimalt soient dotés de personnel de divers ministères. C'est le cas, en partie, puisqu'on y trouve du personnel de la GRC. On y trouve aussi du personnel de la Garde côtière canadienne. Mais rien ne dit officiellement que la coordination incombe à la marine, tout dépend de l'incident dont il est question.

En général, si une interception est nécessaire, et qu'il faut utiliser un de nos navires, c'est à nous automatiquement de nous en charger.

Le sénateur Banks: J'aimerais être rassuré parce que plus nous recevons d'informations, plus nous constatons à quel point nous en savons peu. Je jouerai le rôle du cynique déconcerté.

Nous avons appris et lu ce matin que le ministère des Transports est responsable de la sécurité maritime. La Garde côtière recevra l'information du système d'identification automatique. Le ministère de la Défense nationale a des centres opérationnels à Halifax et Esquimalt et coordonne la recherche et le sauvetage. Nous avons appris ce matin que le terrorisme est la responsabilité de la GRC.

Nous avons le groupe binational de planification, le groupe de travail sur la surveillance et la planification maritime, le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et le groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD. Le cynique déconcerté dirait que nous sommes en train de tomber dans le piège presque caricatural d'une machine à la Rube Goldberg — une machine qui marche très vite mais n'accomplit rien.

Notre tout dernier rapport, auquel vous avez fait allusion, recommandait l'élaboration d'une politique en matière de sécurité maritime. Nous sommes peut-être trop simplistes à cet égard. Cependant, vous avez dit quelque chose ce matin qui traduit ce que pense le cynique déconcerté, qui considère que les Canadiens excellent à constituer des comités et des groupes de travail mais se demandent s'ils accomplissent vraiment quelque chose. Vous avez dit que le groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime envisage d'élaborer un plan intérieur de sécurité maritime et que ce plan pourrait finir par servir de base à une stratégie nationale en matière de sécurité maritime. Je crois que nous pouvons en déduire que cela pourrait déboucher sur un plan.

Pouvez-vous me rassurer en m'indiquant que tout va bien et qu'il y a un responsable? Le cynique déconcerté — malgré l'assurance avec laquelle ont répondu les personnes à qui nous

have had the opportunity to talk — at the end of the day must say, “Yeah, but who is running it? In an event, will all of these things actually connect?”

Rather than trying to find a way to coordinate and ensure that there is interoperability, inter-transmitability and sharing of information among disparate organizations that have, in certain circumstances, responsibility for maritime security, is there a model that would stipulate who is in charge of maritime security, and that all other contributory organizations are subject to, report to and directed by one organization, such as your offices in Halifax and Equimault? That makes eminent sense to us. However, it does not seem to be happening.

Therefore, my first question is whether that model has been examined, and my second is whether there is some coordination in which I do not yet have confidence.

VAdm. Buck: First, in respect of mandates and speaking specifically to the mandates of Transport Canada, the RCMP, the military, the Coast Guard, CIC and so forth, those exist in virtually any western nation. It would probably not be possible or feasible for all those mandates to come together in any one organization because they are very different and have very different legislative requirements.

Senator Banks: With respect to maritime security, Secretary Ridge seems to have overall operational policy control and responsibility for the United States’ maritime security. Everyone reports to him.

VAdm. Buck: Those inside the Department of Homeland Security clearly do report directly to Secretary Ridge. However, there are other departments and agencies of the U.S. government that still have pieces of the mandate and while they are not directly mandated to him they do coordinate with the Department of Homeland Security.

In respect of execution, I would agree that that is true, by and large, with regard to the U.S. Coast Guard. However, even under their current construct they need to draw on a number of other government agencies and departments to deliver. What has effectively been passed to Homeland Security is that everything from the shoreline to 200 miles offshore will be done in a Coast Guard vehicle of some kind. That does not exist in Canada, but the reference to multiple mandates is a reality.

You talked about it all coming together in the operational centres in Halifax or Equimault. That happens de facto today, although it has not been formalized. The challenge is for the government and departments and agencies of the government to come together with the appropriate construct for Canada that works. While this may not be formalized, this works very well in practice and the daily cooperation between departments and agency is very effective.

avons eu l’occasion de parler — au bout du compte doit dire, «Oui, mais qui en assume la responsabilité? En cas d’incident, y aura-t-il des liens entre tous ces éléments?»

Au lieu d’essayer de trouver un moyen d’assurer la coordination et l’interopérabilité, la transmission et le partage d’informations parmi des organisations disparates qui sont, dans certaines circonstances, responsables de la sécurité maritime, existe-t-il un modèle qui énoncerait qui est responsable de la sécurité maritime, et que toutes les autres organisations complémentaires relèvent d’une seule organisation, comme vos bureaux à Halifax et Equimault? Cela nous semble éminemment logique. Cependant, ce n’est pas ce qui semble se passer.

Par conséquent, j’aimerais d’abord savoir si on a envisagé un tel modèle, et deuxièmement s’il existe une certaine coordination qui ne m’inspire pas encore confiance.

Vam Buck: Tout d’abord, en ce qui concerne les mandats et plus précisément ceux de Transports Canada, de la GRC, de l’Armée, de la Garde côtière, de CIC et ainsi de suite, ils existent dans pratiquement tout pays occidental. Il ne serait probablement pas possible, ni faisable de réunir tous ces mandats dans une seule organisation parce qu’ils sont très différents et sont visés par des dispositions législatives différentes.

Le sénateur Banks: En ce qui concerne la sécurité maritime, le secrétaire Ridge semble détenir le contrôle et la responsabilité opérationnelle générale de la sécurité maritime des États-Unis. Tout le monde relève de lui.

Vam Buck: Les membres du département de la sécurité intérieure relèvent en effet directement du Secrétaire Ridge. Cependant, il existe d’autres ministères et organismes du gouvernement américain qui conservent certains éléments du mandat et, même s’ils ne relèvent pas directement de lui, ils coordonnent effectivement leurs activités avec le département de la sécurité du territoire.

En ce qui concerne l’exécution, je conviens effectivement que c’est le cas, dans l’ensemble, pour ce qui est de la Garde côtière américaine. Cependant, même selon sa structure actuelle, elle doit faire appel à un certain nombre d’autres ministères et organismes gouvernementaux. Selon les responsabilités transférées au département de la sécurité du territoire, toutes les activités dans un rayon de 200 milles des côtes seront effectuées dans un véhicule de la Garde côtière. Cela n’existe pas au Canada, mais les mandats multiples existent en fait.

Vous avez parlé de tout rassembler dans les centres opérationnels de Halifax ou Esquimault. C’est effectivement la façon dont on procède aujourd’hui, même si cela n’a pas été formalisé. Le défi pour le gouvernement et ses ministères et organismes consiste à coordonner leurs activités dans le cadre d’une structure efficace pour le Canada. Bien que cette façon de procéder ne soit peut-être pas formalisée, elle fonctionne très bien dans la pratique et la coopération quotidienne entre les ministères et l’agence est très efficace.

The key comes back to a point I made earlier, that is, knowing that something is happening out there. If you do not know what is happening, it does not matter how well prepared to react you are, you will not have the information upon which to react.

Senator Banks: Do you have enough information today?

VAdm. Buck: In my experience, in the operations in which we have been involved, we have had the necessary information. Of course, we cannot say that there will never be a failure or that nothing will happen that we do not know about. No nation can say that, including the United States.

Captain Peter Avis, Director, Maritime Policy, Operations and Readiness, Department of National Defence: In respect of using what we have to try to bring this together in a more formal way, the IMSWG put together a memorandum to cabinet entitled, "Addressing Vulnerabilities in Canada's Marine Security." This had an interdepartmental plan based on a risk management strategy and gives an excellent basis for the foundation of a strategy. There is currently a bit of a problem in that it is within this memorandum to cabinet, which is covered by cabinet confidentiality. We are working on that. We will bring the text out.

However, once it is out, it is very important that it be brought forward as a national maritime security plan and that we work hard to get some experts together to put it forward as a maritime strategy. We are in a window of opportunity where that can be done fairly simply

Senator Banks: I am not after a master plan that can be put in a neat little book. I want to be assured by you that all is okay and that everyone can speak to each other.

Incidentally, when I mentioned the Americans and Secretary Ridge, I was not suggesting that the way they do things is a model for us. It may not be. In fact, it is not.

However, as we occupy the same space on the earth, we do need to have a certain amount of coordination with them. There is a working group near Colorado Springs that has to do with maritime security, and I have three questions about it.

First, is there coordination between Colorado Springs, and Esquimalt or Halifax? Second, from Canada's standpoint, is it working and have you the people there that you need? Third, we understand from the United States' side, the people who are assigned to that coordinating group are all double-hatted — which is common in that context. The NORAD commander is double-hatted as NORTHCOM coordinator. Is that an impediment to doing the work that you need to do?

L'important, comme je l'ai dit plus tôt, c'est de savoir ce qui se passe. Même si vous êtes bien préparés à intervenir, cela ne servira à rien si vous ne savez pas ce qui se passe et si vous ne disposez pas de l'information en fonction de laquelle vous pourrez intervenir.

Le sénateur Banks: Avez-vous suffisamment d'information aujourd'hui?

Vam Buck: D'après mon expérience et d'après les opérations auxquelles nous avons participé, nous avons disposé de l'information nécessaire. Bien entendu, nous ne pouvons pas affirmer qu'il n'y aura jamais de défaillances ni que nous serons toujours au courant de tout ce qui se passe. Aucun pays ne peut faire ce genre d'affirmation, y compris les États-Unis.

Le capitaine de vaisseau Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes, ministère de la Défense nationale: Pour ce qui est d'utiliser ce dont on dispose afin de coordonner ces éléments de façon plus formelle, le groupe de travail interministériel de la sécurité maritime a préparé un mémoire destiné au cabinet sur la façon de réduire la vulnérabilité de la sécurité maritime du Canada. Ce rapport comportait un plan interministériel fondé sur une stratégie de gestion des risques et est une excellente base sur laquelle fonder une stratégie. Le seul petit problème à l'heure actuelle, c'est que ce plan figure dans un mémoire au cabinet et est par conséquent confidentiel. Nous sommes en train d'y travailler. Nous avons l'intention de rendre ce texte public.

Cependant, une fois qu'il sera public, il est très important qu'il soit présenté comme un plan national de sécurité maritime et que nous travaillions d'arrache-pied pour réunir des spécialistes qui présenteront une stratégie maritime. Nous en sommes arrivés à un stade où cela peut être fait assez simplement.

Le sénateur Banks: Je ne suis pas à la recherche d'un plan directeur qui peut être rangé dans un joli petit cahier. Je tiens à ce que vous m'assuriez que tout va bien et que tout le monde communique.

En passant, lorsque j'ai parlé des Américains et du secrétaire Ridge, je ne proposais pas que nous devions nous inspirer de leur façon de procéder. Ce n'est peut-être pas un modèle à suivre. En fait, ça ne l'est pas.

Cependant, comme nous occupons le même continent, nous devons assurer une certaine coordination avec eux. Il existe un groupe de travail près de Colorado Springs qui s'occupe de sécurité maritime, et j'ai trois questions à poser à ce sujet.

Premièrement, existe-t-il une coordination entre Colorado Springs et Esquimalt ou Halifax? Deuxièmement, selon le point de vue du Canada, cette coordination fonctionne-t-elle et avez-vous là-bas les gens dont vous avez besoin? Troisièmement, nous croyons comprendre d'après ce qu'on a appris du côté américain, que les personnes assignées à ce groupe de coordination cumulent tous plusieurs fonctions — ce qui est courant dans ce contexte. Le commandant de NORAD exerce aussi la fonction de coordonnateur de NORTHCOM. Est-ce un obstacle au travail que vous devez faire?

VAdm. Buck: Your first question was whether Colorado Springs is coordinated with what is happening in Halifax and Esquimalt. The answer is “yes.” The planning group is structured to report any plans jointly through the Deputy Chief of Defence Staff and me and ultimately to the two coastal formations. That is consistent and cohesive.

The planning group will be developing national level plans as opposed to coastal plans, which exist in our relationship between Canada and the United States at the moment. By the way, it is not only being coordinated at that level. Things maritime and naval are being coordinated in Canada with me and in the United States with the chief of naval operations, Admiral Vern Clark. He and I discuss regularly how best to ensure that it is cohesive.

Senator Banks: As we have heard and noted many times, the naval capabilities of the two nations are the most interoperable of any in the world.

VAdm. Buck: Exactly. This is an enhancement to something that is working well.

Your second point regarded our status in terms of the work. As I indicated earlier, the needs assessment has only recently been completed. From that, we will build an ability to better share information and develop consistent national plans to move forward.

Your third point related to personnel. You commented that many U.S. personnel would be double-hatted. The Canadian personnel, by and large, will not be double-hatted. The bulk of those individuals will be in place this summer, which is when the bulk of that work will commence in earnest.

From the perspective of the United States, having double-hats is valid. Most of what we are talking about, while it will have links to the Department of Homeland Security, will still in many ways have a military context in the United States. We need to ensure that the U.S. personnel tied to the planning group have the right operational links inside the U.S. government departments and agencies. It is not only the Department of Homeland Security.

For example, from a maritime perspective, it would not be helpful if we could not plug into the United States navy through the planning group. It would take a key piece that exists away. Even in the States, the need to have individuals who are plugged into other organizations is germane and relevant.

Senator Banks: You stated earlier that surveillance you need is not necessarily best gotten from ships, but that ships are an excellent means of interdicting and investigating.

We understand that there might be a gap in terms of where the significant ship capability is in the country. Can the maritime coastal defence vehicles be regarded as effective pursuit and interdiction vessels?

Vam Buck: Vous avez d’abord demandé s’il y a coordination entre Colorado Springs et Halifax et Esquimalt. La réponse est «oui». Le groupe de planification est structuré de façon à rapporter tous plans conjointement par l’intermédiaire du vice-chef d’état major et par mon entremise et enfin aux deux formations côtières. Il s’agit donc d’une démarche uniforme et homogène.

Le groupe de planification élaborera des plans nationaux plutôt que des plans côtiers, ce qui existe dans le cadre des relations que le Canada entretient avec les États-Unis à l’heure actuelle. En passant, cette coordination ne se fait pas uniquement à ce niveau. Les activités maritimes et navales sont coordonnées au Canada par moi et aux États-Unis par le chef des opérations navales, l’amiral Vern Clark. Nous discutons ensemble régulièrement de la meilleure façon d’assurer la cohésion de cette coordination.

Le sénateur Banks: Nous avons entendu dire et constaté à plusieurs reprises, que les capacités navales des deux pays sont parmi les plus interopérables au monde.

Vam Buck: Tout à fait. On renforce en fait un système qui fonctionne bien.

Vous avez ensuite demandé où nous en sommes dans notre travail. Comme je l’ai indiqué plus tôt, l’évaluation des besoins vient d’être terminée. L’évaluation de ces résultats nous permettra de mieux partager l’information et d’élaborer des plans nationaux uniformes.

Votre troisième question concernait le personnel. Vous avez dit qu’un grand nombre du personnel du côté américain cumuleraient plusieurs fonctions. Le personnel canadien, dans l’ensemble, ne cumulera pas plusieurs fonctions. La majeure partie de ce personnel sera en place cet été, et c’est à ce moment-là que le gros du travail débutera sérieusement.

Pour les États-Unis, le cumul des fonctions est valable. Même si la majeure partie du travail dont nous parlons comportera des liens avec le département de la sécurité du territoire, il continuera à bien des égards à avoir un contexte militaire aux États-Unis. Nous devons nous assurer que le personnel américain qui fait partie du groupe de planification aura des liens opérationnels appropriés au sein des ministères et organismes américains. Il ne s’agit pas uniquement du département de la sécurité du territoire.

Par exemple, sur le plan maritime, nous devons pouvoir communiquer avec la marine américaine par l’intermédiaire du groupe de planification, car autrement cela nous priverait d’un élément clé. Même aux États-Unis, il faut avoir des personnes qui ont des liens avec d’autres organisations.

Le sénateur Banks: Vous avez indiqué plus tôt que les navires ne sont pas forcément les meilleurs moyens d’assurer la surveillance dont vous avez besoin, même que les navires sont un excellent moyen d’interdiction et d’enquête.

Nous croyons comprendre qu’il existe peut-être une lacune au niveau de la capacité des navires au pays. Les véhicules des navires chargés de la défense côtière peuvent-ils être considérés comme des navires efficaces pour la poursuite et l’interception?

We heard this morning that there might be some places to which they cannot go because of their draft, I presume. Is that a “fall through the cracks” situation? Would not a bad guy find that out and say, “Ha, they cannot go there. That is where I will go.”

VAdm. Buck: That is an issue in both the Pacific and Atlantic. Is there one vessel class that would be all things to all people? No. There are very few ports and bays into which a maritime coast defence vessel cannot go. It draws about 12 feet.

Our department has a project to design an in-shore vessel. However, such a vessel would have very limited endurance. It would also have limited ability to operate any significant sea state, because as soon as you move beyond two or three miles from our coast, you need something that has excellent sea keeping capability and endurance.

Are maritime the coastal vessels alone the optimal vessels to do all of the interdiction? No, they have a speed limitation. Their top speed is 16 knots.

Those vessels were designed for patrol and mine warfare, which requires a relatively stable platform. The vessels are beamy, to use a nautical term. They will not go fast.

Bear in mind that the objective is to deal with this as far away as you within the limits of international law. The more sea keeping, the more endurance capability you need.

We have a plan to design other vessels that will be used primarily as training vessels, but they will also do inshore patrol. They will have a higher speed. Ultimately, you will still need ships of the MCDB size or rating to do the job. There are a number of hydrofoils used by a number of Canadian government departments. They are not effective beyond 3 nautical miles of the coast. They stand on their head, effectively.

Again, you need to have a capability to deal with the ocean conditions throughout — not just our littoral — but also the approaches. You need a stable platform for boarding amongst other things.

The Chairman: Roughly what size are these vessels that you say are in the planning? Are they designed? Have you the funding? Where are you in that process?

VAdm. Buck: They are in the defence services program. They are awaiting departmental approval and they will be in the 50-tonne range.

Senator Smith: Being the son of a clergyman, I could not help but sit here humming a hymn to myself: “Launch out into the deep, oh let the shorelines go; Launch out, Launch out in the oceans divine, out where the pull tides flow.”

The Chairman: Could we have the tune as well?

Senator Smith: I could sing it if you want to hear it. Do you know that one? It is pretty good.

VAdm. Buck: I am also the custodian of the naval prayer.

Nous avons entendu ce matin qu’il y a peut-être des endroits où ils ne peuvent pas aller à cause de leur tirant d’eau, je suppose. Ne s’agit-il pas d’une lacune? Si un méchant s’en apercevait et disait, «Ah, le navire ne peut pas aller là-bas. C’est donc là où j’irai».

Vam Buck: C’est un problème tant dans le Pacifique que dans l’Atlantique. Y a-t-il une catégorie de navire qui pourrait tout faire? Non. Il y a très peu de ports et de baies où un navire de défense côtière ne peut pas aller. Il a un tirant d’eau d’environ 12 pieds.

Notre ministère a un projet pour concevoir un navire côtier. Cependant, un tel navire aurait une endurance très restreinte. Il aurait aussi une capacité limitée de naviguer dans une mer agitée, parce que dès que vous vous éloignez deux ou trois milles de notre côte, il vous faut un navire qui possède une tenue en mer et une endurance excellentes.

Les navires côtiers sont-ils les meilleurs navires pour procéder à l’ensemble des activités d’interdiction? Non, ils ont une vitesse limitée. Leur vitesse maximale est de 16 noeuds.

Ces navires sont conçus pour patrouiller et faire la guerre des mines, ce qui nécessite une plate-forme relativement stable. Ce sont des navires à larges baux, pour utiliser un terme nautique. Ils ne sont pas rapides.

Il ne faut pas oublier que l’objectif est d’intervenir aussi loin que possible dans les limites du droit international. Il vous faudra donc une grande tenue de mer et une grande endurance.

Nous prévoyons concevoir d’autres navires qui serviront principalement de navires d’entraînement, mais qui assureront aussi la patrouille des côtes. Ils seront plus rapides. Mais vous aurez encore besoin de navires de la taille ou de la catégorie MCDB pour faire le travail. Il existe un certain nombre d’hydroptères utilisés par un certain nombre de ministères canadiens. Au-delà de trois milles marins de la côte, ils ne sont plus efficaces et en fait chavirent.

Comme je l’ai déjà dit, il faut que le navire ait la capacité d’affronter les conditions qui existent en mer — et pas simplement le long du littoral — mais aussi les approches. Il faut entre autres une plate-forme stable pour l’embarquement.

Le président: Quelle est la taille approximative d’un navire que vous dites être en train de planifier? Sont-ils conçus? Disposez-vous du financement nécessaire? Où en êtes-vous dans ce processus?

Vam Buck: Ils font partie du programme de services de la Défense. Ils attendent de recevoir l’approbation du ministère et seront d’environ 50 tonnes.

Le sénateur Smith: Comme je suis le fils d’un ecclésiastique, je ne pouvais pas m’empêcher de me fredonner un hymne: «Launch out into the deep, oh let the shorelines go; Launch out, Launch out in the oceans divine, out where the pull tides flow».

Le président: Pourrions-nous entendre l’air aussi?

Le sénateur Smith: Je pourrais vous le chanter si vous voulez l’entendre. Le connaissez-vous? C’est un hymne assez inspirant.

Vam Buck: Je suis aussi le gardien de la prière des marins.

Senator Smith: I like to go back to basics and fundamentals.

Are we launching out in ships, surveillance planes or the next round of helicopters? I would not mind hearing more about that. I know that is a favourite topic of Senator Forrestall's. Is there some role there? Even when those four submarines are operational, I find it hard to believe that they would be involved in that much.

Cost-effective choices have to be made. What is a reasonable plan, that is cost-effective and affordable and does what you want regarding these various components?

I know all about the search and rescue ones, but to what extent is the military aspect of the helicopters tied to the next round? There is a difference between collecting the information and doing the interceptions when you need to. I do not know to what extent they work in that capacity; but, in terms of distance and speed, they are hard to compete with.

VAdm. Buck: Certainly, the maritime helicopter will enhance surveillance capability of our frigates and destroyers, in the sense that airborne gives you a greater range. However, it would be used primarily in the final phases of an intervention.

As well, those helicopters would give us an enhanced capability to put folks in ships from the air, as well as from a boarding party, as it currently would be done. They have a role to play.

Senator Smith: What do they do — drop a dinghy?

VAdm. Buck: They would lower people by hoist, as was done when we rested the *GTS Katie*. It was not happily done with Sea Kings, but the maritime helicopter replacement will have a better capability in that area.

I would like to touch on your comment about the Victoria class submarines. From an acoustic perspective, submarines are effective surveillance tools. They are very cost effective to operate as well, because a destroyer has a crew size of 300, a frigate, 200, and a submarine, fewer than 50. Even our older Oberon class submarines have been effectively used in surveillance and interdiction.

Senator Smith: How does their speed compare?

VAdm. Buck: The key with the submarine is to place it in the right position so that, even with surface ships, you create a pincer movement. If you have one single ship — a destroyer or a frigate — chasing somebody, at end game you need to box the individuals in. Generally, it is better to have more than one platform so you can actually bring the event to closure without someone having to drive a ship into somebody. That is not a very effective way of doing it.

Le sénateur Smith: J'aime retourner à l'essentiel.

Allons-nous utiliser des navires, des avions de surveillance ou la prochaine génération d'hélicoptères? J'aimerais en savoir un peu plus à ce sujet. Je sais que c'est un des sujets préférés du sénateur Forrestall. Y a-t-il un rôle à jouer à cet égard? Même lorsque les quatre sous-marins sont opérationnels, j'ai de la difficulté à croire que leur participation serait aussi étendue.

Il faut faire des choix rentables. En quoi consiste un plan raisonnable, qui est rentable et abordable et qui donne les résultats que vous escomptez en ce qui concerne ces divers éléments?

Je suis bien au courant des aspects qui se rattachent à la recherche et au sauvetage, mais dans quelle mesure l'aspect militaire des hélicoptères est-il lié à la prochaine génération? Il existe une différence entre recueillir de l'information et procéder aux interceptions au moment voulu. J'ignore comment ils fonctionnent dans le cadre de ces activités; mais pour ce qui est de la distance et de la rapidité, ils sont durs à battre.

Vam Buck: Il ne fait aucun doute que l'hélicoptère maritime va améliorer la capacité de surveillance de nos frégates et de nos destroyers, puisque cette surveillance aéroportée permet un plus grand rayon d'action. Cependant, il serait utilisé principalement lors des dernières étapes d'une intervention.

Par ailleurs, ces hélicoptères amélioreraient notre capacité à déposer des personnes sur des bateaux à partir des airs, ainsi que des membres d'une équipe d'abordage, comme cela se fait à l'heure actuelle. Ils ont un rôle à jouer à cet égard.

Le sénateur Smith: Comment procède-t-on - est-ce que l'on fait descendre un canot pneumatique?

Vam Buck: On fait descendre les gens à l'aide d'un câble comme on l'a fait lorsque nous avons immobilisé le *GTS Katie*. Cela n'est pas facile avec les Sea King, mais le nouvel hélicoptère maritime aura une meilleure capacité à cet égard.

J'aimerais aborder brièvement ce que vous avez dit à propos des sous-marins de la catégorie Victoria. Sur le plan acoustique, les sous-marins sont des outils de surveillance efficaces. Leur fonctionnement est par ailleurs très rentable, parce qu'un destroyer compte un équipage de 300 personnes, une frégate de 200 personnes et un sous-marin de moins de 50 personnes. Même nos plus anciens sous-marins de la catégorie Oberon ont été d'une utilisation efficace pour la surveillance et l'interdiction.

Le sénateur Smith: Comment se compare leur vitesse?

Vam Buck: L'important dans le cas d'un sous-marin est de le placer dans la bonne position pour que même avec les navires de surface, vous créez un mouvement de tenailles. Si vous avez un seul navire — un destroyer ou une frégate — qui pourchasse quelqu'un, au bout du compte il faut pouvoir le coincer. Habituellement, il est préférable d'avoir plus d'une plate-forme de sorte que vous pouvez mener votre opération à bien sans avoir à percuter l'autre. Ce n'est pas une façon très efficace de procéder.

Another key point about submarines is that they were effectively used during the Turbot War a few years ago in terms of their surveillance capability and folks not knowing where they were. I am thinking more of a military threat than a commercial one.

Senator Smith: When you talk about a military threat, I am not too worried about a military invasion, but to the extent that there might be terrorist-related activities, we have to be sensitive to that.

VAdm. Buck: Clearly, we have a role to play in this. First, in designing the best system, the mandates need to be clear on who does what to whom. I believe that getting the surveillance piece right is critical. That is a cost-effective way of doing things. Once you know how much surveillance you are prepared to pay for or put in place, then you would look at how you would optimize existing fleets or modify them. To go at it from the fleet perspective first could be expensive.

For example, suppose you had no surveillance, or very limited surveillance. If you wanted to ensure that you had significant coverage of nobody touching your shores, you might be required to create a Maginot Line of ships up and down the Pacific and Atlantic coasts. Obviously, that would require a significant number of vessels, and arguably, not be terribly cost effective.

The more surveillance, and the clearer mandate you have, the better you would be able to optimize existing or new fleets.

Capt. Avis: We often compare our efforts with similar activities that are going on in the United States. The U.S. Coast Guard is dealing with the same problems. We think of them as having enormous resources and, compared to us, they do. However, they still are confronted with the same problem. They cannot make a Maginot Line. They cannot have ships out 24/7 all the time. They are confronted with actually putting together the surveillance piece and the domain awareness piece first, and then using their physical assets in a way that interdiction is best done.

Senator Smith: Can we talk about the Great Lakes as opposed to the coastal areas, which probably are the greater challenge these days?

Out of curiosity, I have this house in the country at Cobourg, right on the water, about 25 miles from Trenton. Every now and then, you will see a plane come along low, close to the shore. Whenever you hear that somebody has fallen off a boat or something like that, and there is a search for the body, that will happen. Is that what they are doing? Do they reduce surveillance if they hear about a "suspicious" ship maybe coming over from Rochester with illegal goods? Can you enlighten me on what they are doing?

Un autre élément important à propos des sous-marins c'est qu'ils ont été utilisés avec efficacité durant la guerre du turbot il y a quelques années, car ils ont pu exercer une capacité de surveillance sans que les gens sachent où ils étaient. Je songe plutôt à une menace militaire qu'à une menace commerciale.

Le sénateur Smith: Lorsque vous parlez de menace militaire, la perspective d'une invasion militaire ne m'effraie pas tellement, mais je crois que nous devons être sensibles au risque d'activités terroristes.

Vam Buck: De toute évidence, nous avons un rôle à jouer à cet égard. Tout d'abord, en concevant le meilleur système, il faut que les mandats soient clairs et que l'on sache précisément qui fait quoi. Je crois qu'il est indispensable de définir clairement tous les paramètres de la surveillance. C'est la façon rentable de procéder. Une fois que vous savez l'étendue de la surveillance pour laquelle vous êtes prêt à payer ou que vous êtes prêt à mettre sur pied, alors il faut examiner comment tirer le meilleur parti des flottes existantes ou comment les modifier. Il pourrait être coûteux de s'occuper d'abord de la flotte.

Par exemple, supposons que vous n'avez aucune surveillance, ou une surveillance très restreinte. Si vous voulez vous assurer d'être suffisamment protégé contre toute intrusion sur vos côtes, vous voudriez peut-être créer une ligne *Maginot* de navires tout le long des côtes du Pacifique et de l'Atlantique. De toute évidence, cela nécessiterait de très nombreux navires et ce ne serait pas vraiment rentable.

Une surveillance accrue et un mandat clair vous permettraient de tirer un meilleur parti des flottes existantes ou des nouvelles flottes.

Capt Avis: Nous comparons souvent nos efforts aux activités similaires en cours aux États-Unis. La Garde côtière américaine est aux prises avec les mêmes problèmes. Nous pensons qu'elle dispose d'énormes ressources, et comparativement à nous, c'est le cas. Cependant, elle affronte le même problème. Ils ne peuvent pas établir de lignes Maginot. Ils ne peuvent pas avoir des navires qui patrouillent 24 heures par jour sept jours par semaine. Ils doivent d'abord s'occuper des aspects qui se rattachent à la surveillance et à «la connaissance du domaine», puis utiliser leurs ressources matérielles pour assurer l'efficacité de l'interdiction.

Le sénateur Smith: Pouvons-nous parler des Grands Lacs plutôt que des zones côtières, qui représentent probablement ces jours-ci le plus grand défi?

Par curiosité, j'ai une maison de campagne à Cobourg, en bordure de l'eau, à environ 25 milles de Trenton. Il arrive qu'un avion vole bas, près du rivage. C'est ce qui se passe chaque fois que l'on apprend que quelqu'un est tombé d'un bateau et qu'on cherche le corps. Est-ce ce que font ces avions? Réduisent-ils leur surveillance s'ils entendent parler d'un bateau «suspect» qui arrive peut-être de Rochester avec à son bord des marchandises illégales? Pouvez-vous m'expliquer ce qu'ils font?

VAdm. Buck: I can attempt to, but I cannot be specific because this is not a naval mandate. The navy has no mandate in internal waters. There are Coast Guard assets, including aircraft, up and down the seaway system and the Great Lakes.

Senator Smith: These appear to be military.

VAdm. Buck: They could be flying out of Trenton; but any surveillance that is done out of Trenton is done primarily in a search-and-rescue mode. It is not done for other mandates.

Senator Smith: It is not security related.

Senator Day: This is for clarification. The Maritime Information and Management and Data Exchange program has the potential to enhance the exchange of marine security information and improve collaboration between agencies. That would seem to me to be a positive and worthwhile goal — exchanging information and coordination of the various departments that we have been talking about here all morning.

I understand that this interdepartmental group has already made a recommendation. Assuming that we are going ahead with it, would it be coordinated by the navy and would that work in conjunction with, or enhance the activities of, Esquimalt and Halifax?

Capt. Avis: This data exchange system is in its project form right now. What exists is a system called CANMARNET, which is a much less able system. However it was the foundation idea of how departments would collaborate in the maritime community.

From that, when we were putting together the Memoranda to Cabinet in the interdepartmental group, we saw that one of the main needs was collaboration. As you have pointed out, it would seem that an improvement on the way we do things in CANMARNET would be the way to go.

The interdepartmental group commissioned a study by an independent contractor to see how we might do this while respecting privacy laws and Charter aspects. They examined how we might better share information and all participate in a network for maritime concerns so that we could put together the domain awareness that the admiral has mentioned a number of times.

Right now, the study has been completed and will be presented to the interdepartmental group next month. When they make their finding on whether they go ahead, they will use funds that are set aside in a collaboration fund. Transport Canada is the purveyor of that. However, DND would remain the focal point for putting the system into place.

VAdm. Buck: It would enhance what is already there.

Senator Day: Would this entail creating a separate, coordinating physical place, or would we use the centres at Esquimalt and Halifax?

Vam Buck: Je peux essayer, mais je ne peux pas être précis parce qu'il ne s'agit pas d'un mandat naval. La marine n'a pas de mandat dans les eaux intérieures. Il y a des navires de la Garde côtière et des avions qui patrouillent la Voie maritime et les Grands Lacs.

Le sénateur Smith: Il semble s'agir d'avions militaires.

Vam Buck: Il peut s'agir d'avions en provenance de Trenton; mais toute surveillance effectuée par des avions de Trenton est faite principalement dans le cadre de la recherche et du sauvetage. Elle n'est pas faite à d'autres fins.

Le sénateur Smith: Elle n'est pas liée à la sécurité.

Le sénateur Day: J'aimerais avoir un éclaircissement. Le programme d'échange des données, de gestion et d'information maritime a la possibilité d'améliorer l'échange de renseignements sur la sécurité maritime et la collaboration entre les organismes. Cela me semble un objectif positif et valable — échanger de l'information et coordonner le travail des divers ministères dont nous avons parlé ce matin.

Je crois comprendre que ce groupe interministériel a déjà formulé une recommandation. En partant du principe que nous allons y donner suite, la coordination sera-t-elle assurée par la marine et cela se fera-t-il en conjonction avec Esquimalt et Halifax, ou renforcera-t-elle leurs activités?

Capt Avis: Ce système d'échange de données est pour l'instant à l'étape de projet. Il existe à l'heure actuelle un réseau maritime canadien appelé CANMARNET qui est un système beaucoup moins performant. C'est toutefois l'idée de base qui a indiqué au ministère la façon dont il collaborerait dans le secteur maritime.

À partir de là, lorsque nous avons préparé le mémoire au cabinet au sein du groupe interministériel, nous avons constaté que la collaboration était l'un des principaux aspects qui s'imposait. Comme vous l'avez signalé, la voie à suivre serait d'améliorer la façon dont nous procédons dans le cadre du CANMARNET.

Le groupe interministériel a commandé une étude auprès d'une entreprise indépendante afin de déterminer comment le faire tout en respectant les lois sur la protection de la vie privée et les dispositions de la Charte. Ces gens-là ont examiné comment nous pouvions mieux partager l'information et tous participer à un réseau d'intérêt maritime pour que nous puissions réaliser la «connaissance du domaine» dont l'amiral a parlé à plusieurs reprises.

L'étude vient d'être terminée et sera présentée au groupe interministériel le mois prochain. Lorsqu'il décidera donner suite à ce projet, le groupe utilisera les fonds qui ont été prévus à cet effet dans un fonds de collaboration. Transports Canada en est le fournisseur. Cependant, le MDN demeurerait le principal responsable de l'établissement du système.

Vam Buck: Cela améliorerait ce qui existe déjà.

Le sénateur Day: Cela suppose-t-il la création d'un établissement physique distinct de coordination, ou est-ce que nous utiliserons les centres qui se trouvent à Esquimalt et Halifax?

Capt. Avis: We would use the centres in Esquimalt and Halifax.

VAdm. Buck: This is data exchange. From our perspective, the analysis is done in Halifax and Esquimalt, although each other government department, depending on the source of the data, also has some analytical capability.

The Chairman: I have two short points to clear up. You mentioned the six high frequency surface radar sites, the two we have and the four that are coming. Could you describe to the committee what their capability is? Where do you plan to deploy them? When will they be operational? Where will the information from them be sent, and with whom will you share the information?

VAdm. Buck: This is a relatively major capital expenditure. I will not mention figures and things like that because at some point there will be a competitive, contractual part of this. As I have indicated earlier, it will give us the capability of looking outwards 200 kilometres, or 120 miles, from where we place them.

The information that will flow is largely surface radar information as opposed to air. There is a limited air capability, but not a huge one. That information will flow into our operational systems and will be shared with all our operational partners.

In addition to the radar information, we have a number of other research and development activities that allow us to make better predictions on where, based on tracks, a vessel is going. There will be a number of information technology tools, and it will be added to that. It will be directly linked with our other operational information reporting systems. For example, AIS, when it comes into being, would do a comparative feed if it were enclosed. If we had other reporting through military nets on white shipping — which is commercial shipping — it would all be comparative. It will be a very significant enhancement to our current capability.

Where will we place them? At the current stage, which would see us having four or five incremental stations, we would largely be focused on the choke points. In simplistic terms, the additional ones on the East Coast will be covering the gulf area and the approaches to the gulf, and on the West coast the approaches to the Straits of Juan de Fuca, potentially up the Queen Charlottes and those kinds of areas.

There are plans as options that could grow the number of sites that would evermore give you ultimately full coverage in the Pacific and the Atlantic, but we are currently funded to focus on the choke points, which are the key travel areas.

The Chairman: Do other countries have high frequency surface radar?

VAdm. Buck: Australia is currently looking at establishing this capability. There is significant interest in the Canadian product from the U.S. and a number of Caribbean nations.

Capt Avis: Nous utiliserons les centres qui se trouvent à Esquimalt et Halifax.

Vam Buck: Il s'agit d'échanges de données. En ce qui nous concerne, l'analyse est faite à Halifax et Esquimalt, bien que les autres ministères, selon la source des données, ont aussi une certaine capacité analytique.

Le président: J'aimerais avoir de brefs éclaircissements. Vous avez parlé de six sites de radars de haute fréquence à ondes de surface, les deux que nous avons et les quatre qui sont à venir. Pourriez-vous décrire au comité en quoi consiste leur capacité? Où prévoyez-vous les déployer? Quand seront-ils opérationnels? Où l'information qu'ils captent sera-t-elle envoyée et avec qui partageriez-vous cette information?

Vam Buck: Il s'agit d'une dépense d'immobilisations assez importante. Je ne donnerai pas de chiffres pour l'instant parce qu'à un certain moment cela fera partie d'un appel d'offres. Comme je l'ai dit plus tôt, cela nous donnera la capacité d'exercer une surveillance dans un rayon de 200 kilomètres ou 120 milles, depuis l'endroit où nous les installerons.

L'information qui en découlera sera en grande partie de l'information provenant de radars à ondes de surface plutôt que de radars aéroportés. Il y aura une capacité aéroportée limitée, mais elle ne sera pas énorme. Cette information sera transmise à nos systèmes opérationnels et sera partagée avec nos partenaires opérationnels.

En plus de l'information radar, nous aurons un certain nombre d'autres activités de R-D qui nous permettront de mieux prédire la destination d'un navire. Il y a aura un certain nombre d'outils de technologies d'information qui s'y ajouteront. Il sera directement lié à nos autres systèmes d'information opérationnelle. Par exemple, lorsque le Système d'information automatisé sera mis sur pied, il procédera à une application comparative. Si nous avons d'autres rapports grâce à des réseaux militaires sur la navigation commerciale, ou «blanche», toutes ces données seraient comparatives. Cela améliorera nettement notre capacité actuelle.

Où seront-ils installés? Au stade actuel, où nous aurions quatre ou cinq postes supplémentaires, nous mettrions principalement l'accent sur les points de passage obligés. En termes simples, les postes supplémentaires sur la côte Est couvriront la région du golfe et ses abords, et sur la côte Ouest, les abords du détroit de Juan de Fuca, peut-être même jusqu'au détroit de la Reine-Charlotte et ce genre d'endroits.

Il existe des options qui pourraient augmenter le nombre de sites qui finiraient par assurer une pleine surveillance dans l'Atlantique et le Pacifique, mais pour l'instant les fonds que nous avons reçus nous servent à nous concentrer sur les points de passage obligés, qui sont les principales zones de déplacement.

Le président: D'autres pays ont-ils des radars haute fréquence à ondes de surface?

Vam Buck: L'Australie envisage de se doter de cette capacité. Les États-Unis et un certain nombre de pays des Antilles s'intéressent beaucoup au produit canadien.

The Chairman: Under the current arrangements, would we be sharing this information with the U.S.?

VAdm. Buck: Absolutely.

Senator Forrestall: Does this augment or supplement satellite surveillance?

VAdm. Buck: Yes. The difference between a fixed shore-based system and a satellite is that a satellite is a relatively narrow look at something, whereas this would actually give us what is called a "wide volume," allowing us to look at a big space of ocean, which is what we need to do. Therefore, it would complement the satellite surveillance.

The Chairman: The planning group in Colorado Springs formed in January is limited in numbers at the present time. Can you tell us how many people you have there now?

VAdm. Buck: Captain Avis has said approximately eight, but it will grow to in the 30 range.

The Chairman: It is our understanding there are no U.S. personnel permanently or totally dedicated to this group. Does the fact that the Americans only have part-time people as part of it affect the group?

VAdm. Buck: As I indicated earlier, I believe the key is ensuring that the U.S. people have as wide an entree into the various other organizations that we need to reach out and touch with that planning group. Therefore, in that context the double-hatting does not concern me. It is my understanding that a number of those double-hat residents will be co-resident in the Colorado Springs area with the team. I suspect that some will be geographically placed elsewhere. However, for the planning group to be effective in a U.S. context, it has to be able to reach out and touch realistically a number of U.S. authorities.

The Chairman: I would not be putting words in your mouth if I said you were prefer that they were double-hatted?

VAdm. Buck: There would always need to be a significant degree of double-hatting, yes.

The Chairman: Admiral, thank you very much, and Captain, we appreciate your assistance to the committee today. What you have had to tell us has been very useful, and we are grateful to you for coming before us. We hope to see you again before too long, perhaps in Halifax.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Monday, April 7, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 2:05 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

Le président: Selon les arrangements actuels, échangerions-nous cette information avec les États-Unis?

Vam Buck: Absolument.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que cela augmente ou complète la surveillance par satellite?

Vam Buck: Oui. La différence entre un système côtier fixe et un satellite, c'est qu'un satellite fournit une vue relativement étroite de l'océan par exemple, tandis que ce radar nous permettrait d'examiner une vaste étendue d'océan, ce dont nous avons besoin. Par conséquent, il compléterait la surveillance par satellite.

Le président: Le groupe de planification de Colorado Springs constitué en janvier compte un nombre limité de membres à l'heure actuelle. Pouvez-vous nous indiquer combien vous avez de personnes là-bas maintenant?

Vam Buck: Le capitaine de vaisseau Avis a dit qu'ils étaient environ huit, mais ce nombre passera à 30.

Le président: Nous croyons comprendre qu'il n'y a pas de personnel américain qui fait partie de ce groupe de façon permanente. Le fait que les Américains n'aient que des membres à temps partiel au sein de ce groupe influe-t-il sur le groupe?

Vam Buck: Comme je l'ai indiqué plus tôt, je crois que l'important est de s'assurer que les Américains ont le plus grand accès possible aux diverses autres organisations que nous voulons atteindre grâce à ce groupe de planification. Par conséquent, dans ce contexte, le cumul de fonctions ne me préoccupe pas. Je crois comprendre qu'un certain nombre de ceux qui cumulent plusieurs fonctions séjourneront à Colorado Springs avec l'équipe. Je soupçonne que certains seront installés ailleurs. Cependant, pour que le groupe de planification soit efficace dans un contexte américain, il doit pouvoir communiquer de façon réaliste avec un certain nombre d'instances américaines.

Le président: Je ne vous ferai donc pas dire ce que vous n'avez pas dit si je dis que vous préféreriez qu'il y ait cumul de fonctions?

Vam Buck: Il sera toujours nécessaire qu'il y ait un certain cumul de fonctions, effectivement.

Le président: Amiral et capitaine, nous tenons à vous remercier et nous vous sommes reconnaissants de l'aide que vous avez apportée au comité aujourd'hui. Ce que vous nous avez dit a été très utile et nous vous remercions d'avoir comparu devant nous. Nous espérons vous revoir bientôt, peut-être à Halifax.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le lundi 7 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense s'est réuni aujourd'hui à 14 h 05 afin d'examiner la nécessité d'une politique de sécurité nationale pour le Canada et de faire rapport à ce sujet.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) est au fauteuil.

[English]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee will hear testimony on coastal defence and security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario, and I chair the committee.

On my immediate right is a distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. He has served the constituents of Dartmouth for the past 37 years, first as their member of the House of Commons and then as their senator. Throughout his parliamentary career, he has followed defence matters and served on various defence-related parliamentary committees, including the 1993 Special Joint Committee on the Future of the Canadian Forces.

On my far left is Senator Joseph Day. A successful lawyer and businessman, Senator Day was appointed to the Senate in 2001. He is the deputy chair of both our Subcommittee on Veterans Affairs and the Standing Senate Committee on National Finance. He also sits on the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. He has currently been elected as director of the Canadian Branch of the NATO Parliamentary Assembly.

Senator Tommy Banks, from Alberta, is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. He was appointed to the Senate in 2000. Senator Banks is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is currently studying nuclear safety and control.

Our committee is the first permanent Senate committee with a mandate to examine subjects of security and defence. Over the past 18 months, we have completed a number of reports, beginning with "Canadian security and military preparedness." This study, which was tabled in February 2002, examined the major defence and security issues facing Canada.

Then the Senate asked the committee to examine the need for a national security policy. Thus far, we have released three reports on various aspects of national security: "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was published in September 2002; "For an Extra \$130 Bucks....Update on Canada's Military Financial Crisis: A View from the Bottom Up," which was published in November 2002; and most recently, "The Myth of Security at Canada's Airports," which was published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada's ability to contribute to North American security and defence. As part of this work, the committee has been holding hearings on the federal government's support for men and women across the country who respond first to an emergency or disaster. However, the committee has decided to give priority to an

[Traduction]

Le président: J'ai le plaisir de vous accueillir devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Aujourd'hui, le comité entendra des témoignages relativement à la défense et à la sécurité côtières.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis un sénateur de l'Ontario, et je préside le comité.

À ma droite immédiate se trouve un distingué sénateur de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Michael Forrestall. Il sert les résidents de Dartmouth depuis 37 ans: il les a d'abord représentés en tant que député à la Chambre des communes, puis en tant que sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé de près aux questions relatives à la défense et a été membre de divers comités parlementaires chargés d'examiner des questions relatives à la défense, notamment le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada qui s'est penché sur l'avenir des Forces canadiennes en 1993.

À ma gauche se trouve le sénateur Joseph Day. Avocat et homme d'affaires accompli, il a été nommé sénateur en 2001. Il est vice-président du Sous-comité des affaires des anciens combattants et du Comité sénatorial permanent des finances nationales. De plus, il est membre du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Il a en outre été élu directeur du chapitre canadien de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.

Le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, est connu des Canadiens comme étant un de nos musiciens et artistes les plus talentueux et les plus polyvalents. Il a été nommé au Sénat en 2000. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui se penche actuellement sur la sécurité et le contrôle nucléaires.

Notre comité est le premier comité sénatorial permanent ayant pour mandat d'examiner des questions de sécurité et de défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons produit quelques rapports, à commencer par «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense.» Publié en février 2002, ce rapport examine les principaux enjeux de défense et de sécurité pour le Canada.

Puis, le Sénat a demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique de sécurité nationale. Jusqu'à maintenant, nous avons publié trois rapports sur divers aspects de la sécurité nationale: «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne» a été publié en septembre 2002; «Pour 130 \$ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut» a été publié en novembre 2002 et «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens» a été publié plus récemment, soit en janvier 2003.

Le comité poursuit son évaluation à long terme de la capacité du Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Dans le cadre de ses travaux, il a tenu des audiences au sujet du soutien que procure le gouvernement fédéral aux hommes et aux femmes des quatre coins du pays qui interviennent les premiers en cas d'urgence ou de désastre. Le

ongoing evaluation of Canada's ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline. These hearings update an earlier committee report, "Defence of North America," published in September 2002, which found Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

This morning, we heard from officials from the Transport Canada and from National Defence. This afternoon, our first witnesses will be Superintendent Ken Hansen, the Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police. Superintendent Hansen is accompanied by Corporal Denis Caron, a reviewer/analyst with the RCMP drug section. We will also be hearing from Mr. Charles Gadula, the Director General of Marine Programs, Department of Fisheries and Ocean, who is accompanied by Mr. Tim Meisner, the Director of Policy and Legislation for Marine Programs.

Welcome to the committee. Could you please qualify yourselves for the committee, and then we look forward to hearing from you.

Mr. Ken Hansen, Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police: I am responsible for a wide variety of national programs, including, as of September 2001, the RCMP's marine security program. I am also the director of the national ports project. I have been the RCMP representative on the Interdepartmental Marine Security Working Group since its inception.

Mr. Denis Caron, National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch National Coordinator, Organized Crime Branch, Royal Canadian Mounted Police: I am with the support arrangements unit within the organized crime group at headquarters in Ottawa. My role is to coordinate all military assistance to drug and other criminal operations. I am also responsible for the national coastal watch program.

Mr. Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine Services, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans Canada: I am currently the Director General, Marine Program, Canadian Coast Guard. I am responsible for all Canadian Coast Guard marine programs. Until February of this year, I was the Director General, Coast Guard fleet, responsible for all vessel operations.

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs Directorate, Department of Fisheries and Oceans Canada: I am the director of policy and legislation for the Coast Guard's marine programs. In that capacity, I am responsible for the marine security file. I also sit on the Interdepartmental Marine Security Working Group.

The Chairman: We understand there are two opening statements. Who would like to proceed first?

comité a toutefois décidé de se pencher prioritairement sur une évaluation continue de la capacité du Canada de défendre ses eaux territoriales et de contribuer à la surveillance policière des côtes continentales. Ces audiences constituent une mise à jour du rapport «La défense de l'Amérique du Nord: une responsabilité canadienne» publié par le comité en 2002, qui constatait que les efforts de défense côtière du Canada étaient dans une large mesure ponctuels et partiels.

Ce matin, nous avons entendu des témoins du ministère des Transports et du ministère de la Défense nationale. Cet après-midi, nos premiers témoins seront Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada; le caporal Denis Caron, réviseur-analyste, Section antidrogue, GRC, qui accompagne le directeur Hansen. Nous entendrons également M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes, ministère des Pêches et des Océans, qui est accompagné par M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes.

Bienvenue au comité. Nous vous prions d'abord de décliner votre identité et vos compétences pour le comité. Nous vous entendrons ensuite.

M. Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada: Je suis responsable de plusieurs programmes nationaux, dont, depuis septembre 2001, le programme de sécurité maritime de la GRC. Je dirige aussi le projet des ports nationaux. Je représente aussi la GRC au sein du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, depuis sa création.

M. Denis Caron, coordonnateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous-direction du crime organisé, Gendarmerie royale du Canada: Je fais partie du Groupe des services d'appoint de la Sous-direction du crime organisé de la Direction générale de la GRC, à Ottawa. Mon rôle consiste à coordonner l'aide militaire à la police criminelle, notamment pour les opérations antidrogues. Je suis aussi responsable du Programme national de surveillance côtière.

M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans: Je suis le directeur général des Services maritimes de la Garde côtière canadienne. Je suis chargé de tous les programmes maritimes de la Garde côtière canadienne. Jusqu'en février, cette année, en tant que directeur général de la flotte de la Garde côtière, j'étais chargé de toutes les opérations maritimes.

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes, ministère des Pêches et des Océans: Je dirige la section Politiques et législation des programmes maritimes de la Garde côtière. À ce titre, je suis chargé du dossier de la sûreté maritime. Je fais également partie du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Le président: Il y a deux déclarations liminaires. Qui désire parler le premier?

Mr. Hansen: I will spend a few minutes summarizing the RCMP's responsibilities concerning marine security. Our mandate includes enforcement of federal statutes in such areas such as customs other than at ports of entry, illegal immigration, drugs, counterfeit goods and national security.

Applicable acts include the Customs Act, between ports of entry, the Criminal Code, where the RCMP is the police force of jurisdiction, the Controlled Substances Act, the Copyright Act, the Security Offences Act, and so on. This includes conducting armed shipboarding for reasons under the RCMP mandate.

The ports police disbanded in 1997. Until 2002, the RCMP had no on-site presence at major ports. The RCMP was not the police force of jurisdiction at the major ports in Canada. The police force of jurisdiction is responsible for the Criminal Code as well as provincial statute investigations.

Transport Canada and Port Authorities are responsible for physical security and security clearances of employees at ports. The RCMP and CSIS will conduct criminal records checks on behalf of Transport Canada.

Of course, the Canada Customs and Revenue Agency is the front-line department for interdicting contraband and security threats at ports of entry. CCRA will target and examine high-risk vessels and advise the Solicitor General of any vessels that pose a threat to national security.

Although there are many who would consider the national security risk for ports to be low, organized crime has a significant presence in all ports. Both terrorists and organized criminals use similar methods.

There is a three-tiered approach for marine security. This approach includes control programs overseas, including interdiction, to prevent a recurrence of incidents such as occurred in British Columbia about three years ago involving four ships with illegal migrants; intercepting, boarding and inspecting a ship, its cargo and crew as it enters Canada's contiguous zone; and investigating and prosecuting those engaged in security or criminal offences that fall under the RCMP mandate.

With regard to our jurisdiction legally, the UN Convention on the Law of the Sea provides general principles and reflects customary international law. Although Canada is not yet a signatory to this convention, our best legal advice is that these are general principles that would generally reflect customary international law in terms of taking enforcement action.

M. Hansen: Je prendrai quelques minutes pour énoncer brièvement les responsabilités de la GRC en matière de sûreté maritime. Notre mandat comprend l'exécution des lois fédérales dans des domaines tels que les douanes sauf pour les points d'entrée, l'immigration illégale, les drogues, les produits contrefaits et la sécurité nationale.

Les lois applicables sont notamment la Loi sur les douanes, entre les points d'entrée, le Code criminel, là où la GRC est la police compétente, la Loi sur les substances contrôlées, la Loi sur le droit d'auteur, la Loi sur les infractions en matière de sécurité, et cetera. S'ajoutent à cela les responsabilités en matière d'arraisonnement armé pour des motifs s'inscrivant dans le cadre du mandat de la GRC.

La police maritime a été abolie en 1997. Jusqu'en 2002, la GRC n'assurait pas de présence dans les principaux ports. Les activités policières dans les principaux ports du Canada ne relevaient pas de son domaine de compétence. C'est au service de police compétent qu'incombe l'application du Code criminel et des lois provinciales.

Transports Canada et les autorités portuaires assument les responsabilités concernant la sécurité physique et les autorisations de sécurité des employés des ports. La GRC et le SCRS effectuent les vérifications du casier judiciaire au nom de Transports Canada.

Bien sûr, l'Agence des douanes et du revenu du Canada est le ministère de première ligne pour ce qui est d'empêcher l'entrée illégale de marchandises et de personnes qui posent des menaces à la sécurité. ADRC vise et examine les bateaux à risque élevé et signale au solliciteur général la présence de tout bateau posant une menace à la sécurité nationale.

Bien des gens estiment que la sécurité nationale est peu menacée dans les ports, mais le crime organisé est très présent dans tous les ports. Les terroristes et les criminels organisés recourent à des méthodes semblables.

La sûreté maritime fait l'objet d'une approche à trois volets. Il s'agit de programmes de contrôle outre-mer, comprenant notamment l'interception, programmes visant à prévenir et à empêcher des incidents tels que celui survenu en Colombie-Britannique il y a environ trois ans, où quatre bateaux avaient à leur bord des migrants illégaux; de l'interception, de l'arraisonnement et de l'inspection d'un bateau, de sa cargaison et de son équipage lors de l'entrée de ce bateau dans la zone contiguë du territoire canadien; de l'enquête sur des personnes impliquées dans des infractions à la sécurité ou dans des infractions criminelles et de leur poursuite dans le cadre du mandat de la GRC.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fournit les principes généraux et reflète le droit international coutumier qui guide nos compétences. Bien que le Canada n'ait pas encore signé cette convention, celle-ci énonce des principes généraux qui reflètent habituellement le droit international coutumier en matière d'application des lois, d'après les meilleurs avis juridiques.

Zones include the territorial sea, which goes out to 12 miles, and to which all Canadian laws apply, the contiguous zone, which is 12 to 24 miles, in which Canada can prevent infringement of customs, fiscal, immigration or sanitary laws, as well as the 200-mile exclusive economic zone, EEZ, in which Canada can generally only intercept and board vessels with permission of the flag state, or if there is a national security concern, or if the police are in fresh pursuit.

There are several MOUs in place: with DND concerning armed shipboarding, with CSE concerning illegal migrants, and with the Coast Guard concerning use of their vessels as platforms. A draft national policy framework for shipboarding at sea for reasons of national security is currently under review at the Solicitor General.

The events of September 11 forced all government departments to review security, including marine security. Recognizing that there is a significant organized crime presence in the ports, in 2002 the RCMP began the national ports project to implement intelligence-led integrated teams at the ports of Vancouver, Montreal and Halifax, funded partially through temporary secondments and program integrity funds. This involved the creation of local management teams at the three major ports, involving key players such as CCRA and the police force of jurisdiction. Their mandate includes national security, organized crime and other criminality. The teams are currently in place. Each team also has an intelligence component to it. Additional intelligence is also supplied from our Integrated Border Enforcement Teams, IBETs, our Integrated National Security Enforcement Teams, INSETs, in Vancouver, Toronto, Montreal and Ottawa, and other government departments such as CSIS.

Our criminal intelligence directorate has also begun a strategic intelligence report on the ports, and this is available on our national crime database.

The RCMP headquarters has also restructured to reflect our concern about border integrity. Customs and excise, our immigration passport branch, the IBETs, and federal enforcement, which is my branch, are all now under the umbrella of border integrity. The purpose of this was to help break down some of the stovepipes within the RCMP and to ensure there was a sharing of information.

The RCMP also joined the Interdepartmental Marine Security Working Group, led by Transport Canada, at its inception. The mandate of this group is to identify gaps in marine security and to recommend ways of addressing these gaps.

Les zones comprennent les eaux territoriales s'étendant à 12 milles marins des côtes, bande où toutes les lois canadiennes s'appliquent, la zone contiguë, bande située entre 12 et 24 milles marins des côtes, dans laquelle le Canada peut empêcher la transgression des lois en matière de douanes, de fiscalité, d'immigration ou à des fins sanitaires, ainsi que la zone économique exclusive, ZEE, qui s'étend à 200 milles des lignes de base, où le Canada peut intercepter et arraisonner des bateaux sous réserve de la permission de l'État du pavillon, d'une inquiétude du point de vue de la sécurité ou d'une poursuite policière immédiate.

Il existe plusieurs protocoles d'entente (MOU): avec le ministère de la Défense nationale pour ce qui est de l'arraisonnement armé, avec le Centre de la sécurité des télécommunications (CST) pour ce qui est des migrants illégaux et avec la Garde côtière pour l'utilisation de ses bateaux comme plates-formes. Le Bureau du solliciteur général examine actuellement un projet de politique cadre nationale en matière d'arraisonnement en mer au nom de la sécurité nationale.

Les événements du 11 septembre ont obligé tous les ministères gouvernementaux à examiner leurs mesures de sécurité, y compris en matière de sûreté maritime. Reconnaissant la présence importante du crime organisé dans les ports, la GRC a lancé, en 2002, le projet de services de police intégrés et axés sur le renseignement dans les ports nationaux de Vancouver, de Montréal et de Halifax, projet financé en partie par le truchement de détachements temporaires et de fonds pour l'intégrité des programmes. Ce projet comporte la création d'équipes de gestion locales dans les trois principaux ports, qui font intervenir des joueurs clés tels qu'ADRC et le service policier compétent. Le mandat de ces équipes concerne notamment la sécurité nationale, le crime organisé et diverses questions de criminalité. Ces équipes, dont le mandat comporte aussi un aspect renseignement, sont déjà en place. Par ailleurs, nos équipes intégrées de la police des frontières (EIPF), nos équipes intégrées de la sécurité nationale (EISN) à Vancouver, à Toronto, à Montréal et à Ottawa, ainsi que d'autres ministères tels que le SCRS contribuent aussi au volet renseignement.

Notre direction de la police criminelle a aussi commencé la rédaction d'un rapport sur le renseignement stratégique dans les ports, disponible dans notre base de données nationale sur le crime.

La Direction générale de la GRC a aussi été restructurée de manière à refléter notre préoccupation quant à l'intégrité des frontières. La Sous-direction des douanes et de l'assise, la Sous-direction des questions d'immigration et de passeport, les EIPF, la Sous-direction de l'exécution des lois fédérales, où je travaille, sont regroupées sous le parapluie de l'intégrité des frontières. Cette restructuration visait à décloisonner certains secteurs de la GRC et d'assurer un partage d'information.

La GRC s'est aussi jointe au Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dirigé par le ministère des Transports, lorsque ce groupe a été créé. Le mandat de ce groupe est de cerner les lacunes au plan de la sûreté maritime et de recommander des pistes de solutions.

The RCMP received \$750,000 from the marine security working group contingency fund in 2001-02. We used these funds to purchase additional equipment and to increase our capability to conduct armed shipboardings.

As I am sure the committee has heard, the working group resulted in a memorandum to cabinet. Cabinet approved it in 2002, a total of \$172.5 million over five years being dedicated to marine security. The RCMP will receive \$11.5 million of this, over five years, for three full-time equivalents, FTEs, to conduct criminal records checks, which I believe to be adequate, more training on armed shipboarding, which is also adequate; as well, there will be eight FTEs investigators for the national ports project, which we do not feel are sufficient.

Each major port is also currently preparing a business case for additional resources. These resources may have to be reallocated from other programs.

The RCMP has five commissioner-class vessels that are approximately 17 to 19 metres in length and have open-water capability. Basically, these vessels are floating detachments. As well, the RCMP has over 300 smaller vessels over 9.2 metres in length. Four of these larger vessels are on the West Coast and one is based in Newfoundland. A sixth vessel has also been ordered for the Atlantic region, and it is expected to be built within the next year.

In British Columbia, which is E division, there is a marine detachment based out of Nanaimo, which has a satellite detachment in Prince Rupert.

Any terrorist incident would result in the immediate activation of our national operations centre, as well as our divisional emergency operations centres. For example, within 30 minutes of the attacks of September 11, this operations centre was fully activated. Within 24 to 48 hours, the RCMP had redeployed 2,000 police officers to security duties.

The challenges we continue to face include the following: a lack of capability to conduct armed shipboarding in the St. Lawrence Seaway, although the new funds will give us the capability on either coast; gaps in smaller ports in terms of resources, particularly where we are not the police force of jurisdiction; and obtaining sufficient resources for investigators and crew for the new landing patrol vessel. Our final gap is improving communication and sharing of intelligence in marine security.

The Chairman: Thank you. We will now proceed with the representative of the Coast Guard.

Mr. Gadula: Mr. Chairman, briefly, I would like to cover the mandate of the Canadian Coast Guard, its legislative responsibilities, who we are, what the Coast Guard does and does not do and our role in security.

La GRC a obtenu 750 000 dollars du fonds pour éventualités du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime en 2001-2002. Ces crédits ont servi à l'acquisition de matériel additionnel et à l'accroissement de notre capacité d'effectuer des arraisonnements armés.

Le comité n'est assurément pas sans savoir que le groupe de travail a préparé un mémoire pour le Cabinet. Le Cabinet a donné suite à ce mémoire et approuvé, en 2002, des fonds de 172,5 millions de dollars sur cinq ans pour la sûreté maritime. La GRC recevra 11,5 millions de dollars de ce montant, sur cinq ans, pour trois équivalents temps plein, ETP, qui effectueront des vérifications du casier judiciaire, ce qui me semble adéquat, pour de la formation additionnelle sur l'arraisonnement armé, ce qui me semble adéquat aussi; il y aura aussi huit enquêteurs ETP dans le cadre du projet des ports nationaux, ce qui nous semble insuffisant.

Chaque grand port prépare actuellement une analyse de rentabilité en vue de ressources additionnelles. Il se pourrait que ces ressources proviennent de celles d'autres programmes.

La GRC a cinq bateaux de classe Commissaire longs de quelque 17 à 19 mètres pouvant naviguer en eau libre. Fondamentalement, ces bateaux sont des détachements flottants. La GRC a en outre plus de 300 embarcations plus petites mesurant moins de 9,2 mètres de long. Elle dispose d'une flotte de cinq patrouilleurs de plus de 9,2 mètres, soit quatre sur la côte Ouest et un à Terre-Neuve. Un sixième patrouilleur, commandé pour la région de l'Atlantique, devrait être construit au cours de l'année prochaine.

En Colombie-Britannique, Division E, il y a un détachement maritime à Nanaimo et un détachement satellite à Prince Rupert.

Tout incident terroriste entraînerait le déploiement immédiat de notre Centre national des opérations ainsi que de nos Centres divisionnaires des opérations d'urgence. Par exemple, dans les 30 minutes qui ont suivi les attaques du 11 septembre, le Centre national des opérations avait été complètement déployé. Dans les 24 à 48 heures qui ont suivi les attaques, la GRC avait affecté 2 000 de ses agents à des fonctions de sécurité.

Nous continuons de faire face à un certain nombre de défis: un manque de capacité pour l'arraisonnement armé de bateaux dans la Voie maritime du Saint-Laurent, bien que les nouveaux fonds augmentent nos capacités sur les deux côtes; un manque de ressources dans les petits ports, surtout là où nous ne sommes pas le service de police compétent; l'insuffisance de fonds pour des enquêteurs et pour l'équipage du nouveau patrouilleur. Enfin, nous n'avons pas la capacité voulue pour améliorer les communications et le partage des renseignements sur le front de la sûreté maritime.

Le président: Merci. Nous entendrons maintenant le représentant de la Garde côtière.

M. Gadula: Monsieur le président, je ferai le survol du mandat de la Garde côtière canadienne, de ses responsabilités législatives, de son rôle global, je préciserai par ailleurs ce qu'elle fait et ne fait pas, et de son rôle au plan de la sécurité.

Our mandate as an essential component of Canada's sovereignty is a national institution providing service in maritime safety, protection of the marine and freshwater environment, facilitating maritime commerce, support of marine scientific excellence, support of Canada's maritime priorities — basically, the red and white hulls and helicopters of the Canadian Coast Guard being a visible sign of Canadian sovereignty.

Our legislative mandate is covered in four principal acts. The Constitution Act provides federal power to legislate in relation to beacons, buoys, lighthouses on Sable Island and generally with respect to navigation in shipping. Under the Oceans Act, the Minister of Fisheries and Ocean is assigned powers, duties and functions for all Coast Guard services and stipulates that certain services are provided to support the safe, economical and efficient movement of ships. There is ministerial authority to perform icebreaking and ice management services and to provide ships, aircraft and other marine services in support of other government departments.

The Canada Shipping Act provides the legislative and regulatory framework for most Coast Guard services. Examples would include search and rescue, SAR, the receiver of wreck, lighthouses, buoys, beacons, Sable Island, vessel traffic services and pollution prevention and response. The Navigable Waters Protection Act provides the federal power to approve works or remove obstructions to navigation. It triggers the Canadian Environmental Assessment Act and ensures that obstructions to navigation are charted.

When we speak about what we do, during the last appearance of the Coast Guard before this committee, Mr. Meisner provided some details on the various Coast Guard programs. Briefly, I will hit on the key areas. They include search and rescue, boating safety, icebreaking and route assistance, communications and traffic services, aids to navigation, environmental protection and response, navigable waters protection, shipping channel safety, support to conservation and protection in science, and support to government programs and other government departments.

When we refer to ourselves as a national institution, we are talking about 4,500 employees and 5,000 auxiliary members in the Canadian Coast Guard Auxiliary. We have five regions and a national headquarters. There are more than 260 light stations, approximately 18,000 fixed and floating aids to navigation, 104 base fleet vessels, including three hovercraft — two on the East Coast and one on the West Coast. We have 27 helicopters and two fixed-wing aircraft.

En tant qu'élément essentiel de la souveraineté du Canada, la Garde côtière est une institution nationale fournissant des services en matière de sûreté maritime, de protection du milieu marin et de l'environnement d'eau douce, elle facilite le commerce maritime, appuie l'excellence dans les sciences de la mer et soutient les priorités maritimes du Canada. En fait, les coques rouges et blanches et les hélicoptères de la Garde côtière canadienne sont un signe visible de la souveraineté du Canada.

Notre mandat législatif relève principalement de quatre lois. La *Loi constitutionnelle* confère le pouvoir fédéral de légiférer relativement aux aides à la navigation telles que balises, bouées et phares, à l'accès à l'île de Sable et au transport maritime. La *Loi sur les océans* confère au ministre des Pêches et des Océans des pouvoirs, des obligations et des fonctions relativement à tous les services de la Garde côtière et stipule que certains services appuient le déplacement sécuritaire, économique et efficace des bateaux. La loi confère au ministre l'autorité en matière de services de déglacage et de gestion des glaces ainsi que de services maritimes faisant intervenir des bateaux, des aéronefs et d'autres embarcations à l'appui d'autres ministères gouvernementaux.

La Loi sur la marine marchande du Canada fournit le cadre législatif et réglementaire pour la plupart des services de la Garde côtière. Il s'agit par exemple du programme de recherche et sauvetage, SAR, du programme des receveurs d'épaves, des aides à la navigation telles que phares, bouées et balises, de l'accès à l'île de Sable, des services du trafic maritime et de la prévention de la pollution et d'intervention en cas de déversements. La Loi sur la protection des eaux navigables confère au gouvernement fédéral le pouvoir quant à l'approbation de tout ouvrage dans les eaux navigables et à l'enlèvement d'obstructions à la navigation. Elle fait intervenir l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale > et assure que les obstructions à la navigation sont cartographiées.

Lors de sa dernière comparution devant ce comité, M. Meisner a fourni des détails sur les divers programmes que gère la Garde côtière dans le cadre de son mandat. J'en résumerai les éléments clés. Il s'agit de la recherche et sauvetage, de la sécurité nautique, des services de déglacage et d'appui au passage des navires, des services de communications et de trafic maritimes, d'aides à la navigation, de la protection environnementale et d'intervention en cas d'urgence, de la protection des eaux navigables, de la sécurité des chenaux de navigation, de l'appui scientifique à la conservation et à la protection et de l'appui aux programmes gouvernementaux et aux agences du gouvernement.

La Garde côtière est une institution nationale qui emploie quelque 4 500 personnes, et la Garde côtière auxiliaire canadienne compte 5 000 membres. Elle dessert cinq régions et a une direction nationale. Il existe plus de 260 stations de phare, quelque 18 000 aides à la navigation fixes et flottantes, une flotte de base de 104 navires, dont trois aéroglisseurs, soit deux sur la côte Est et un sur la côte Ouest. Nous avons 27 hélicoptères et deux aéronefs à voilure fixe.

At this time, I should like to correct some information that was sent to the committee subsequent to our last hearing. That document indicated that we had 28 helicopters. In fact, we have 27. We lost a 212 in Newfoundland a year and a half ago. We have only four 212s rather than five.

Our presence is in all parts of the country. We have approximately 1,000 people on the Pacific Coast, 550 in Central and Arctic Canada, 780 in the Quebec region, 860 in Newfoundland and about 960 in the Maritime region. Headquarters is composed of some 340 people.

I will now turn to what the Coast Guard does not do. Our Coast Guard is not a paramilitary organization; Canadian Coast Guard personnel are not armed. Coast Guard personnel have neither peace officer powers nor enforcement authority, except with respect to the Navigable Waters Protection Act.

The Coast Guard has no authority to stop or board vessels caught in the performance of illegal acts at sea, except for the authority granted to pollution prevention officers by Transport Canada. The Coast Guard does not have a mandate for surveillance of the Canadian exclusive economic zone.

Our marine security role can be described as one of support. Canadian Coast Guard provides support to marine security. It is an organization that is well positioned to provide a cost-effective, value-added contribution to marine security. Canadian Coast Guard has the infrastructure, assets and personnel and a 24/7 capability to incorporate marine security applications into some of our existing programs.

We also have an operational readiness culture that can link search and rescue, oil spill response and navigation safety capabilities directly into marine security demands for surveillance and information.

The Coast Guard is an efficient collector and collator of maritime traffic information. Post-9/11, the Coast Guard increased its level of support to other government departments and agencies to help enhance marine security.

Let me briefly speak to the four categories of marine security activities related to coastal defence used to classify initiatives within the Interdepartmental Marine Security Working Group. The four categories are as following: domain awareness, which goes to surveillance and awareness, responsiveness, which is the ability to intercept and apprehend, safeguarding, which is to deny access into Canada and to the marine transportation system, and collaboration, which is the coordination of activities and information sharing.

When we look at domain awareness, marine communications and traffic services centres are a key information source for the development of maritime intelligence by the entire security

J'aimerais corriger certains renseignements qui ont été envoyés au comité depuis notre dernière comparution. Le document indiquait que nous avions 28 hélicoptères. En fait, nous en avons 27. Nous avons perdu un Bell 212 à Terre-Neuve il y a un an et demi. Nous avons quatre et non pas cinq Bell 212.

Nous sommes présents aux quatre coins du Canada. Nous avons environ 1 000 employés sur la côte du Pacifique, 550 dans le Canada central et dans l'Arctique, 780 dans la province de Québec, 860 à Terre-Neuve et environ 960 dans les Maritimes. Notre bureau national compte quelque 340 employés.

Voici quelques précisions sur le rôle de la Garde côtière. Celle-ci n'est pas une organisation paramilitaire. Ses employés ne sont pas armés; ce ne sont pas des agents de la paix et ils ne sont pas autorisés à faire appliquer la loi, sauf pour ce qui est de la Loi sur la protection des eaux navigables.

La Garde côtière n'a pas le pouvoir d'immobiliser ou d'arraisonner les bateaux pris en flagrant délit d'activités illégales en mer, si ce n'est pour l'autorité que confère Transports Canada aux agents de prévention de la pollution. La Garde côtière n'a pas le mandat de surveiller la zone économique exclusive du Canada.

Notre rôle au plan de la sûreté maritime en est un de soutien. La Garde côtière fournit un soutien en matière de sûreté maritime. Elle est bien placée pour apporter à la sûreté maritime une contribution élargie et efficace en termes de coûts. La Garde côtière possède l'infrastructure, les ressources, le personnel et la capacité d'intégrer les applications de sécurité dans certains de ses programmes existants sur une base 24/7.

Nous avons aussi une philosophie au plan de la capacité opérationnelle, c'est-à-dire qu'il est possible de raccorder directement les missions de recherche et sauvetage, les interventions lors de déversements d'hydrocarbures et les capacités au plan de la sécurité de la navigation aux demandes de surveillance et de renseignements relativement à la sûreté maritime.

La Garde côtière collecte et compile de façon efficace les renseignements concernant le trafic maritime. Après le 11 septembre, elle a accru son soutien légal à d'autres ministères et agences gouvernementales de manière à contribuer à l'amélioration de la sûreté maritime.

Je parlerai maintenant des quatre domaines d'activités en matière de sûreté maritime relativement à la défense côtière qui servent à classer les projets au sein du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Voici: l'amélioration de la connaissance du domaine maritime, soit la surveillance et la sensibilisation; la capacité de réaction, soit la capacité d'intercepter et d'appréhender; la protection, soit le fait de refuser l'accès au Canada et au système de transport maritime; la collaboration, soit la coordination des activités et le partage de l'information.

Pour ce qui est de la connaissance du domaine maritime, les services de communications et de trafic maritimes contribuent de façon essentielle à l'amélioration de la connaissance maritime du

community. Information-gathering and vessel-tracking ability will increase with the implementation of the AIS shore infrastructure and a long-range vessel identification capability.

Minister Collenette announced funding for this surveillance project in January of this year. Coast Guard vessels have an observe, record and report role for submitting vessel contacts to Canadian Forces and to the RCMP Coastal Watch Program. On request, Canadian Coast Guard vessels and aircraft can provide positive identification of a vessel of interest and track the vessel's progress.

We can provide helicopter support to the enforcement community to provide surveillance capability and to move personnel around. Operational funding would be required to institute a formal fleet marine security patrol program.

Under the responsiveness category, the Canadian Coast Guard provides marine platforms and crews to the RCMP, CCRA, CIC and Transport Canada for routine vessel interceptions and boarding. The Coast Guard can provide crew to operate seized vessels to ensure safe transit of that vessel into a Canadian port. The Coast Guard will provide backup vessels to Canadian Forces or the RCMP for armed interception at sea, providing search and rescue capability and transit for crew and passengers.

It is important to note that the Coast Guard is not funded for these roles and responds on an "as requested" basis, giving this the priority it requires.

With respect to safeguarding, denying access into Canada and the marine transportation system, the marine communications receives pre-arrival reports 96 hours and 24 hours prior to vessel entry into Canadian waters. We will notify the appropriate agency of vessels and ships on the particular interest list that is requesting clearance. The Coast Guard fleet provides deterrence to terrorist and criminal acts through a clearly identifiable federal presence and the visible symbol of Canadian sovereignty within the Canadian EEZ, shared waterways within the U.S. and in the Arctic.

Collaboration is a key area to which we can contribute. Collaboration involves the coordination of activities and information sharing. The Coast Guard is strongly supportive of the interdepartmental approach to marine security, as it has evolved within the Interdepartmental Marine Security Working Group. Maritime traffic data uploads to intelligence agencies will significantly increase with the implementation of AIS and long-range vessel identification and tracking projects. The Coast Guard supports the Interdepartmental Marine Security Working

personnel de tous les organismes de renseignements. La collecte de renseignements et la capacité de repérer le trafic maritime s'amélioreront avec la mise en oeuvre de la composante terrestre du système d'identification automatique, SIA, et le dispositif de repérage longue distance des navires.

En janvier cette année, le ministre Collenette a annoncé l'injection de fonds dans ce projet de surveillance. Les bateaux de la Garde côtière ont un rôle pour ce qui est d'observer, de recueillir des renseignements et de faire rapport aux Forces canadiennes et au Programme de surveillance côtière de la GRC au sujet des navires dans les eaux canadiennes. Sur demande, les navires et les aéronefs de la Garde côtière canadienne peuvent fournir l'identification d'un bateau donné et suivre le mouvement de ce bateau.

Nous pouvons fournir des hélicoptères afin de soutenir les services policiers et améliorer la capacité de surveillance et le déplacement de personnel. La création d'un programme officiel de surveillance et de patrouille maritimes nécessiterait un soutien financier.

Pour ce qui est de la capacité de réaction, la Garde côtière fournit des plates-formes maritimes et des équipages à la GRC, à ADRC, à CIC et à Transports Canada pour l'interception et l'arraisonnement routiniers de bateaux. La Garde côtière fournit du personnel pour que les bateaux saisis puissent être conduits de façon sûre dans un port canadien. La Garde côtière met ses navires à contribution pour les opérations d'arraisonnement armé que mènent les Forces canadiennes ou la GRC en mer, ainsi que ses capacités de recherche, de sauvetage et de transit pour les équipages et les passagers.

Il importe de signaler que la Garde côtière ne reçoit pas de fonds pour ce faire et qu'elle intervient en fonction des demandes et de la priorité qu'elle y accorde.

Pour ce qui est de la protection, soit refuser l'accès au Canada et au système de transport maritime, les services de communications maritimes obtiennent un préavis d'au moins 96 heures et un autre de 24 heures avant l'arrivée d'un bateau en eaux canadiennes. Nous signalons à l'agence appropriée la présence de bateaux figurant sur la liste des bateaux présentant un intérêt particulier pour les formalités d'arrivée. La Garde côtière dissuade les actes criminels et terroristes en affichant une présence fédérale clairement identifiable et le symbole visible de la souveraineté canadienne dans la zone économique exclusive du Canada, les voies de navigation que ce dernier partage avec les États-Unis ainsi que dans l'Arctique.

La collaboration est un domaine clé auquel nous contribuons. Il s'agit de la coordination des activités et du partage de l'information. La Garde côtière appuie vigoureusement l'approche interministérielle en matière de sûreté maritime, dans le sens des efforts fournis par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. La transmission aux organismes de renseignement des données sur le trafic maritime augmentera de façon significative avec la mise en oeuvre de la composante terrestre du système d'identification automatique, SIA, et le

Group initiatives to improve the flow of marine security information and intelligence among federal departments and agencies.

Our goal is a coordinated, fully interoperable surveillance detection and response system that meets Canada's needs.

That concludes the Coast Guard presentation, and we would be pleased to answer any questions.

Senator Day: Could you explain the RCMP Coastal Watch Program, Mr. Hansen? How does that tie in with the non-full-time Coast Guard?

Mr. Hansen: The two programs are totally separate. The Coastal Watch Program was designed in 1987. It was created to help use the public and other government departments out on the water as the eyes and ears of the police to assist in drug interdictions. The program consists of training other government departments on the water, such as the Coast Guard, fishermen, pleasure boaters and so forth, on things to watch that may be suspicious. For example, one should watch for vessels travelling without lights and small vessels coming out from shore and offloading onto a larger vessel. The program tells them what to do when activities such as those are observed. There is a 1-800 number available 24 hours a day.

The program is national in scope. Since September 11, the program has expanded the training to include offences other than drugs. Obviously, suspect vessels could be bringing illegal migrants or other things besides drugs. Although it remains under the drug program in terms of administration, its mandate has expanded beyond that.

Senator Day: What about the reserve Coast Guard?

Mr. Gadula: Under the international SAR organization, coast watching is a key element. Anyone living near the coast would keep an eye out and feed information into the search and rescue system. When we first had the coast watching system amongst the auxiliary or stations on the coast, it was more eyes on the world that could make the SAR system aware of an incident directly related to search and rescue response.

Mr. Hansen: The programs were different. Theirs would involve, perhaps, someone in distress; ours would involve suspicious activity.

Senator Day: You have two programs. You are interested in knowing what is happening in areas where you do not have a regular presence. Would it not make sense to combine these efforts and have the same 1-800 number for the two things?

dispositif de repérage longue distance des navires. La Garde côtière appuie les initiatives du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime visant l'amélioration de la transmission de l'information concernant la sûreté maritime entre les agences et ministères fédéraux.

Notre but est de créer un système de surveillance, de dépistage et d'intervention coordonné et interopérable qui réponde aux besoins du Canada.

Voilà qui conclut la présentation de la Garde côtière. Nous serions ravis de répondre à toutes les questions qui pourraient nous être posées.

Le sénateur Day: Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste le Programme de surveillance côtière de la GRC, Monsieur Hansen? Comment ce programme s'inscrit-il dans les activités à temps partiel de la Garde côtière?

M. Hansen: Les deux programmes sont totalement séparés. Le Programme de surveillance côtière de la GRC a été créé en 1987. Il visait à recruter les yeux et les oreilles des habitants des communautés côtières et des ministères gouvernementaux pour aider la police dans la lutte contre le trafic de drogues. Il s'agit d'un programme visant à sensibiliser des ministères gouvernementaux, comme la Garde côtière, ainsi que les pêcheurs, les navigateurs de plaisance, et cetera à signaler toute activité louche. Par exemple, on les incite à signaler les bateaux qui naviguent sans feux de navigation ou les petits bateaux venant de la côte qui déchargent leur cargaison dans des bateaux plus gros. Le programme leur indique quoi faire dans ces cas. Il y a aussi un numéro 1-800 que l'on peut composer en tout temps.

C'est un programme d'envergure nationale. Depuis le 11 septembre, il sensibilise aussi les gens à des infractions autres que le trafic de drogues. Il est évident que des bateaux suspects pourraient avoir à leur bord des migrants illégaux ou d'autres marchandises que des drogues. Le programme continue d'être administré dans le cadre du programme visant les drogues, mais son mandat a été élargi.

Le sénateur Day: Qu'en est-il des réservistes de la Garde côtière?

M. Gadula: L'organisation internationale pour la recherche et le sauvetage estime que la surveillance côtière est un élément clé. Quiconque habite près des côtes doit ouvrir l'oeil et alimenter le système de recherche et de sauvetage. Lorsque le programme de surveillance côtière est venu appuyer les stations auxiliaires sur les côtes, on a ainsi multiplié les yeux et les oreilles dont le système SAR a besoin pour être au fait des incidents liés directement à des missions de recherche et de sauvetage.

M. Hansen: Les programmes sont différents. Le leur pourrait viser, peut-être, une personne en détresse, alors que le nôtre vise les activités louches.

Le sénateur Day: Vous avez deux programmes. Vous êtes intéressés à apprendre ce qui se passe dans des endroits où vous n'avez pas de présence régulière. Ne serait-il pas sensé de combiner ces efforts et d'avoir le même numéro 1 800 pour les deux?

Mr. Hansen: If we received information about a vessel in distress, certainly we could; we would obviously pass that on to the Coast Guard. There is a line of communication.

Senator Day: Has it never occurred to you to combine these two programs, so you have all these people out there performing the two intelligence functions for you?

Mr. Hansen: The mandates of our departments are different, in terms of what we would be looking for. For example, the Coast Guard is not looking for vessels without lights, et cetera; it is looking for vessels in distress. I know what you are getting at here.

I will let Mr. Caron expound upon that.

Mr. Caron: They are included in our mandate. The Coast Guard joins us in routine patrols, and our members are allowed on-board those ships — or at least they were. The awareness program is extended to include all aspects now — boat security, drug importing, immigrant smuggling. They do include the Coast Guard in their day-to-day routine patrols, on the awareness side.

Senator Day: We have made the point on that anyway. We will look forward to hearing any announcements from you in due course as to how these two programs can be better integrated to better use your resources.

Superintendent Hansen, I know my colleagues are interested in this point. When you were talking about the national security risk for ports, you referred to those who think national security risk for ports is low. Who is it that is telling you that national security risks at ports are low?

Mr. Hansen: I have seen articles in the press, quoting politicians and so on, that have said that. Historically, there has never been an incident in port; nor has there ever been a direct threat against a port. I can understand why someone may take that stance, but I would not want that to be taken out of context. Certainly, there is a potential there. I think we have to take any means we can to address it. I would not want someone to assume that the position is that there is no risk in the ports.

Senator Day: You go on in your comment to suggest some activities, criminal activities and otherwise, which would suggest to me that you think that security issues can be significant at ports.

Mr. Hansen: Certainly. The methods used by organized criminals are the same methods, essentially, used by terrorists. For example, regarding the hijackings on September 11, passengers on three of the four aircraft likely assumed that the hijacking took place for criminal reasons rather than political ones, which is why they did not attempt to stop the hijacking. In the fourth aircraft, they knew it was political; they knew the aircraft would be used as a weapon, so they took action.

M. Hansen: Il est évident que nous transmettrions à la Garde côtière les renseignements qui nous seraient communiqués au sujet d'un bateau en détresse. Il existe une voie de communication.

Le sénateur Day: N'avez-vous jamais pensé à combiner ces deux programmes de manière à ce que toutes ces personnes puissent vous communiquer les deux types de renseignements?

M. Hansen: Les mandats de nos ministères sont différents en ce qui concerne les renseignements que nous souhaitons avoir. Par exemple, la Garde côtière ne s'intéresse pas aux bateaux sans feux de navigation, et cetera; elle s'intéresse aux bateaux en détresse. Je comprends où vous voulez en venir.

Je laisserai à M. Caron le soin d'élaborer sur la question.

M. Caron: Notre mandat le prévoit. La Garde côtière se joint à nous pour des patrouilles routinières, et nos membres peuvent arraisonner ces bateaux, ou du moins ils le pouvaient. Le programme de sensibilisation a été élargi de manière à inclure tous ces aspects: la sécurité nautique, l'importation de drogues, le passage de clandestins. Les patrouilles quotidiennes de la Garde côtière s'inscrivent dans ce programme de sensibilisation.

Le sénateur Day: Le point a été soulevé de toute manière. Il nous tarde d'entendre une annonce de votre part au moment opportun quant à savoir comment ces deux programmes peuvent être mieux intégrés dans un souci de maximiser vos ressources.

Monsieur Hansen, je sais que mes collègues s'intéressent à cette question. Lorsque vous avez parlé des risques à la sécurité nationale dans les ports, vous avez laissé entendre que d'aucuns estimaient que ces risques étaient faibles. Qui dit que les risques à la sécurité nationale sont faibles dans les ports?

M. Hansen: J'ai lu des articles dans la presse, où des politiciens étaient cités comme ayant tenu de tels propos. À travers l'histoire, il n'y a jamais eu un seul incident dans un port, et aucune menace directe n'a été proférée à l'endroit d'un port canadien. Je peux comprendre que l'on adopte une telle position, mais je ne voudrais pas être cité hors contexte. Il est évident que de tels risques sont possibles. Nous devons faire tout en notre possible pour en tenir compte. Je ne voudrais pas que l'on conclue que j'ai dit que la sécurité n'était pas menacée dans les ports.

Le sénateur Day: J'aimerais que vous poursuiviez sur votre lancée à l'effet que certaines activités, criminelles ou autres, pourraient m'amener à croire que vous pensez que les questions de sécurité peuvent être importantes dans les ports.

M. Hansen: Certainement. Les criminels organisés et les terroristes utilisent essentiellement les mêmes méthodes. Par exemple, dans le cas des détournements d'avions du 11 septembre, les passagers de trois des quatre avions ont probablement supposé que le détournement avait lieu pour des motifs criminels plutôt que politiques, ce qui explique pourquoi ils n'ont pas tenté de mettre fin au détournement. Dans le quatrième avion, les passagers savaient que les terroristes avaient des motifs politiques; sachant que l'avion allait être utilisé comme une arme, ils sont intervenus.

The same thing applies with the ports: You do not know what is in a container; it could be drugs, illegal migrants or weapons of mass destruction. Therefore, the same type of methods would apply. Also, if there is an organized crime presence in the ports, there is more possibility of corruption.

Senator Day: You do say that there is extensive organized crime in the ports; correct?

Mr. Hansen: Yes.

The Chairman: If I could touch on that, your comment is of considerable concern to us, superintendent. It is a concern because, on its face, it runs contrary to the testimony we have received from your colleagues in Montreal, Toronto, Vancouver and Halifax, where they have gone out of their way to draw to our attention that where organized crime exists there is fertile ground for terrorism. They made the connection for us. It is not politicians making this connection; it is members of the RCMP testifying before this committee that have made it. We want to make sure we have a good understanding of the most current position of the force. If it is changing, then we would like you to tell us that it is changing. If it remains that, where there is organized crime, you have real concerns about terrorism, we would like to hear that as well.

Your written information that came in advance has left us puzzled because it appears to be at variance with what your colleagues have told us previously. If things have changed, we would like to know.

Mr. Hansen: No, I think you are absolutely correct. As I said earlier, any organized crime presence in a port will increase the potential for terrorist attack, because there is the possibility of corruption. Again, you do not have control over what is in the containers, where the port workers are, where the containers are put, and so on. I am saying, essentially, exactly what you are saying; that is, that if there is an organized crime presence in the port this is dangerous from a national security perspective also.

When I say the risk is low I am saying that, historically, the risk has been low at the ports. There has never been a direct threat or an incident. That is all I meant by that remark.

The Chairman: The testimony we have received from your colleagues has gone further than that. They have listed numerous groups.

I believe in Vancouver — Senator Day, correct me if I am wrong — we heard that there were seven different organized crime families. At Toronto airport, Inspector Landry listed four or five different organized crime groups he knew were active. We have not been to a port yet where a member of the RCMP has not come and listed off the names of the groups. In Montreal, they talked about the West End Gang and various motorcycle clubs.

C'est la même chose dans les ports. On ne sait pas ce qu'un conteneur renferme. Il pourrait renfermer des drogues, des migrants illégaux ou des armes de destruction massive. Par conséquent, le même type de méthode pourrait s'appliquer. Ainsi, la présence du crime organisé dans les ports augmente les possibilités de corruption.

Le sénateur Day: Vous dites que la présence du crime organisé dans les ports est répandue, c'est bien ça?

M. Hansen: Oui.

Le président: Si je peux me permettre une observation, votre commentaire nous préoccupe vivement, monsieur le directeur. Il nous préoccupe d'autant plus qu'il va à l'encontre des témoignages de vos collègues de Montréal, de Toronto, de Vancouver et de Halifax, qui ont tout fait pour attirer notre attention sur le fait que la présence du crime organisé est un terrain fertile pour le terrorisme. Ils ont fait ce lien pour nous. Ce ne sont pas des politiciens qui ont fait un tel lien, mais bien des membres de la GRC qui sont venus témoigner devant ce comité. Nous voulons nous assurer que nous comprenons bien la position actuelle de la GRC. Si cette position change, nous aimerions que vous nous le disiez. Si cette position est qu'il faut craindre le terrorisme là où le crime organisé sévit, nous aimerions qu'on nous le dise aussi.

Le document écrit que nous avons reçu avant les audiences nous a étonnés parce que vos collègues ont tenu des propos différents des vôtres. Si les choses ont changé, nous voudrions le savoir.

M. Hansen: Non, je crois que vous avez parfaitement raison. Comme je l'ai dit plus tôt, la présence du crime organisé dans un port augmente les risques d'une attaque terroriste en raison des possibilités de corruption. Je le répète, on n'a pas de contrôle sur ce que renferment les conteneurs, sur l'endroit où sont les débardeurs, l'endroit où sont les conteneurs, et cetera. Je dis essentiellement ce que vous dites, à savoir que la présence du crime organisé dans un port est dangereuse au plan de la sécurité nationale aussi.

Lorsque je dis que les risques sont faibles, je veux dire qu'ils ont été faibles jusqu'à maintenant, qu'aucune menace directe n'a été proférée et qu'aucun incident n'a eu lieu. C'est tout ce que mon commentaire voulait dire.

Le président: Les témoignages de vos collègues allaient plus loin que cela. Ils ont énuméré nombre de groupes.

À Vancouver, je crois — sénateur Day, corrigez-moi si je me trompe — on nous a dit qu'il y avait sept familles du crime organisé. L'inspecteur Landry a donné les noms de quatre ou cinq groupes du crime organisé qu'il savait actifs à l'aéroport de Toronto. Nous ne sommes pas encore allés dans un port où un membre de la GRC n'est pas venu nous nommer des groupes criminels. À Montréal, il a été question du groupe de l'ouest de l'île de Montréal et de divers clubs de motards.

It is not “if” there is crime in these ports; the testimony we have had from your organization, sir, is that there is extensive organized crime and there are multiple groups. Is that still the case?

Mr. Hansen: That is exactly what I am saying, sir. It may not have been clear, but that is what I am saying. There is organized crime in the ports and I think that is very clear.

The Chairman: Do you also believe that organized crime is fruitful ground for terrorist activities?

Mr. Hansen: That is correct. All I was saying is that there has not been a direct threat against a port, nor has there been a terrorist attack, which is why some people may consider the risk to be low.

The Chairman: How do you consider the risk?

Mr. Hansen: Of a terrorist attack on a port?

The Chairman: Yes.

Mr. Hansen: I think the possibility is there. It is certainly not non-existent. I would not call it a high risk, but I would be careful, because of the organized crime involvement, in particular. As I said, the potential is certainly there.

The Chairman: Given the number of containers that come into Canadian ports daily, can you suggest a place that would be a higher risk than a Canadian port?

Mr. Hansen: A Canadian airport, perhaps.

The Chairman: Canadian airports and Canadian ports would be.

Mr. Hansen: Those are definitely high-risk locations. There are over 2.5 million containers coming through the main ports every year.

The Chairman: I am not trying to lead you, through my questioning. The reason we are concerned is that we have the impression that what you are saying is at variance with what we have heard before. We have heard that the ports are the most troublesome and worrisome piece of the puzzle. Do you support that?

Mr. Hansen: I would support it to the extent that the most vulnerable area of Canada for a terrorist attack would probably be a port.

Senator Day: Thank you for that clarification. We thought it was important to clarify the record. I think it is clear now.

My next series of questions will be with respect to the Coast Guard again. Mr. Gadula, the Canadian Coast Guard has gone through various evolutions, if I may put it that way, over the past 10 years. Just so we have this in perspective, can you tell me how the number of ships — the number of assets that the Coast Guard has now — compares with 10 years ago?

On ne se demande pas «si» il y a de la criminalité dans ces ports. Selon les témoignages que nous avons entendus de la part de votre organisation, monsieur, le crime organisé y est bien implanté et il y a de nombreux groupes de criminels. Est-ce toujours le cas?

M. Hansen: C’est exactement ce que je dis, monsieur. Je n’ai peut-être pas été clair, mais c’est ce que je dis. Le crime organisé est implanté dans les ports, cela est très évident.

Le président: Croyez-vous aussi que le crime organisé est un terrain fertile pour les activités terroristes?

M. Hansen: C’est bien ce que je crois. J’ai simplement dit qu’il n’y avait eu ni menace directe ni attaque terroriste contre un port, et que c’est pour cela que des gens pensent que le risque est faible.

Le président: Comment estimez-vous le risque?

M. Hansen: D’une attaque terroriste contre un port?

Le président: Oui.

M. Hansen: Je crois que cela est possible. Il est certain que le risque n’est pas absent. Je ne dirais pas que le risque est élevé, mais je serais prudent, surtout à cause de l’immixtion du crime organisé. Comme je l’ai dit, la possibilité existe certainement.

Le président: Compte tenu du nombre de conteneurs qui arrivent quotidiennement dans les ports canadiens, selon vous, quel serait un endroit où les risques seraient plus élevés que dans un port canadien?

M. Hansen: Un aéroport canadien, peut-être.

Le président: Les aéroports canadiens et les ports canadiens seraient de tels endroits.

M. Hansen: Ces endroits présentent certainement des risques élevés. Il y a plus de 2,5 millions de conteneurs qui arrivent dans les principaux ports chaque année.

Le président: Je n’essaie pas de vous mettre les mots dans la bouche en posant mes questions. Nous avons l’impression que votre témoignage diffère de ceux que nous avons entendus avant. C’est cela qui nous inquiète. On nous a dit que les ports étaient les plus grandes préoccupations de l’énigme. Êtes-vous d’accord avec cela?

M. Hansen: Je suis d’accord dans la mesure où la zone la plus vulnérable du Canada pour une attaque terroriste serait probablement un port.

Le sénateur Day: Merci de cette clarification. Nous croyons qu’il était important de clarifier la question pour le compte rendu. Je crois que la chose est claire maintenant.

Ma prochaine série de questions concerne de nouveau la Garde côtière. Monsieur Gadula, la Garde côtière canadienne a connu diverses transformations, si je peux m’exprimer ainsi, au cours des dix dernières années. Pour situer les choses dans une juste perspective, pouvez-vous me dire combien de bateaux — combien de ressources, possède la Garde côtière maintenant par rapport à il y a dix ans?

Mr. Gadula: Ten years ago, we had approximately 190 vessels. I am going here by studies that were done by Mr. Osbaldeston for his report, "All the Ships That Sail: A Study of Canada's Fleets." Around 1992, the total number was around 190. Some people say 198; it depends where you cut it off. Currently, we have 104 operational vessels within the Canadian Coast Guard, which is the civilian fleet for the Government of Canada.

Senator Day: Was 190 the most in recent years, in modern history, that the Coast Guard had? I picked 10 years. If I went back 15 years, would you say 250?

Mr. Gadula: I am going back in my memory to 1992, and the number is around 198.

The Chairman: Could you refresh the committee as to the thrust of the Osbaldeston report?

Mr. Gadula: It was put together to look at an amalgamation of all the government fleets. The conclusion, at that time, was that they not be amalgamated but that there be a trading where excess capacity could be identified and various departments could use that excess capacity. Subsequent to that, it was decided to bring the fleets together.

In 1995, the Coast Guard was moved from Transport to DFO. At that time, we had an amalgamation of fleets. If memory serves me correctly, we were down to about 160 vessels around that period of time. Since that time, with the greater amalgamation of fleets, we are down now to approximately 104.

The number fluctuates a little because we are in the process of replacing the lifeboat fleet at the moment. You get some new smaller boats in and not as many larger boats out, so the number will fluctuate probably between 104 and 110.

The Chairman: Given the age of the fleet, does the government still view the Osbaldeston report to be current, or is it in need of updating?

Mr. Gadula: You must continuously examine the government civilian fleet and take into consideration all of the demands from all of the departments. The way it is currently set up and funded, the DFO is funded for the programs it delivers. There are other interdepartmental demands for the same fleet, so funding must be allocated for that. It is an ongoing iteration, one that is probably done on an annual basis, under the current regime.

In response to the Auditor General's study on fleet, we are in the process of putting in place a method of doing planning that takes into account all of the demands on an annual basis and developing it into one fleet plan. It would be operated on a zonal application, so you will get more effective efficiencies out of the units but you will identify every program demand from every department so that you can feed it into that matrix. To answer your question, there must be a regular ongoing study of it.

M. Gadula: Il y a dix ans nous avions environ 190 bateaux. Je me base sur les études faites par M. Osbaldeston en vue de son rapport intitulé «All the Ships That Sail: A Study of Canada's Fleets.» Vers 1992, nous avions environ 190 bateaux. Certains disent 198, dépendant de ceci ou de cela. Actuellement, la Garde côtière canadienne a 104 bateaux fonctionnels, ce qui constitue la flotte civile du gouvernement du Canada.

Le sénateur Day: Dans l'histoire récente, est-ce que la Garde côtière n'a jamais eu plus de 190 bateaux? Je suis remonté jusqu'à dix ans, mais si j'étais remonté jusqu'à 15 ans, auriez-vous dit 250 bateaux?

M. Gadula: Je suis remonté à 1992 dans ma mémoire, et le nombre approximatif est 198.

Le président: Pourriez-vous rafraîchir la mémoire du comité quant aux grandes lignes du rapport Osbaldeston?

M. Gadula: Ce rapport était une étude de la fusion des flottes du gouvernement. À l'époque, il a été conclu qu'il n'y aurait pas de fusion mais plutôt une rationalisation, en ce sens que les ministères qui auraient des capacités excédentaires les céderaient à d'autres qui pourraient utiliser ces capacités. Ultérieurement, il a été décidé de fusionner les flottes.

En 1995, la Garde côtière est passée du ministère des Transports au ministère des Pêches et des Océans. À l'époque, les flottes ont été fusionnées en une seule. Si ma mémoire est juste, le nombre de bateaux était tombé à 160 environ. Depuis, en raison d'une fusion plus importante, nous en avons environ 104.

Le nombre varie un peu parce que nous sommes en train de remplacer la flotte des bateaux de sauvetage. Nous acquérons un certain nombre de bateaux plus petits alors que nous nous défaisons d'un nombre moins important de plus gros bateaux, ce qui explique que le nombre varie entre 104 et 110.

Le président: Compte tenu de l'âge de la flotte, le gouvernement considère-t-il le rapport Osbaldeston toujours actuel, ou ce rapport a-t-il besoin d'être mis à jour?

M. Gadula: On doit continuellement examiner la flotte civile du gouvernement, de manière à prendre en compte les demandes de tous les ministères. Actuellement, le ministère des Pêches et des Océans reçoit des fonds pour les programmes qu'il offre. La même flotte fait l'objet d'autres demandes interministérielles, si bien que des fonds doivent être alloués dans ce sens. C'est un processus en boucle qui se joue probablement sur une base annuelle en vertu du régime actuel.

Pour donner suite aux constatations de la vérificatrice générale sur la flotte, nous sommes en train de mettre en place une méthode de planification prenant en compte toutes les demandes sur une base annuelle et de préparer un plan d'ensemble pour la flotte. Ce plan serait appliqué par unité régionale, de sorte qu'il serait plus efficace dans chaque unité, mais toutes les demandes émanant de tous les ministères figureraient dans le tableau. Pour répondre à votre question, la chose doit faire l'objet d'une étude régulière.

Senator Day: Of the 190 vessels back in 1992, did that include fisheries and oceans vessels?

Mr. Gadula: Yes, it did.

Senator Day: In terms of the age of the fleet, have there been any major fleet replacements? You talked about the lifeboat fleet replacement program. Apart from that, what are the ages and the state of repair of the Coast Guard fleet of approximately 104 vessels at this time?

Mr. Gadula: The majority of the vessels are past their mid-life. Some are approaching the point of replacement. In an examination of the fleet, we have determined that we will require about \$350 million capital investment to replace those vessels that have reached the end of their useful life.

However, let me qualify that by saying that many vessels can be extended through a life-extension program. Clearly, we are at the point where, over the next five to ten years, it will be time to reinvest in some of the capital ships in the Government of Canada's civilian fleet.

In the last budget, we received \$47 million, over two years, \$47 million each year. We are putting that into bringing the fleet up to a baseline, doing the essential refit and repair. In addition to that, we will continue to work on identifying the actual needs for vessel replacement.

There will be a change, I think, in the fleet mix that the Government of Canada will require as we move into the next 20 years. An original look at this, and it is only at the preliminary stage, would indicate a greater capacity for patrol-mode vessels, to multi-task various departmental requirements, and probably less single-purpose ships. That seems to be the direction we are going in.

Senator Day: Are the ships you now have used for interdiction purposes — that is, coming alongside a suspicious ship and boarding?

Mr. Gadula: The capability is there. We are willing to provide platform support to our colleagues, such as the RCMP. We have trained people to do it. We have done joint operations in the Great Lakes and the coast, but it is not part of the core duties at the moment. It is a support role. We have roughly 31 patrol-mode type vessels capable today of carrying out that role. Many of them are fitted with davits and fast rescue craft, which are the normal tools used by these types of teams. It is very much a nice fit between the job in the offshore of a search and rescue cutter and a conservation and protection patrol cutter. It is a nice fit between the two.

Senator Day: Are the new vessels that you described previously as having multi-task capabilities being better equipped to perform interdiction?

Le sénateur Day: Est-ce que les navires du ministère des Pêches et des Océans comptaient parmi les 190 navires de la flotte en 1992?

M. Gadula: Oui.

Le sénateur Day: Compte tenu du vieillissement de la flotte, y a-t-il eu d'importants remplacements de navires? Vous avez parlé du programme de remplacement des bateaux de sauvetage. Ces bateaux mis à part, quel âge ont les quelque 104 navires de la flotte de la Garde côtière à l'heure actuelle et dans quel état sont-ils?

M. Gadula: La majorité des bateaux ont dépassé leur mi-vie utile. Certains ont presque fini leur vie utile. Un examen de la flotte a révélé que les besoins d'investissement entraînés par le remplacement des navires qui ont atteint la fin de leur vie utile seront de quelque 350 millions de dollars.

Toutefois, permettez-moi de préciser que nombre de navires pourront être soumis à un programme de prolongement de vie. Il est évident que le temps est venu, au cours des cinq à dix prochaines années, de réinvestir dans certains des principaux navires de la flotte civile du gouvernement du Canada.

Dans le dernier budget, nous avons obtenu 47 millions de dollars pour deux ans, soit 47 millions de dollars chaque année pendant deux ans. Ces crédits servent aux restaurations et aux réparations essentielles permettant à la flotte de retrouver un niveau fonctionnel. Par ailleurs, nous continuerons de travailler en vue de déterminer les besoins quant au remplacement des navires.

Je crois que la flotte dont le gouvernement du Canada aura besoin au cours des 20 prochaines années devra être composée différemment. Une étude initiale, et nous n'en sommes qu'à une étape préliminaire, laisse entrevoir le besoin d'un nombre plus grand de patrouilleurs, de navires plus polyvalents répondant aux besoins différents des ministères et probablement d'un moins grand nombre de navires spécialisés. Il semble que nous allons dans cette direction.

Le sénateur Day: Y a-t-il des navires qui ont servi à des interceptions, des navires qui ont servi à approcher et à arraisonner des bateaux suspects?

M. Gadula: Les capacités existent. Nous sommes disposés à fournir des plates-formes afin d'appuyer nos collègues tels que ceux de la GRC. Nous avons formé des gens pour cela. Nous avons mené des opérations conjointes dans les Grands Lacs et sur la côte, mais ce type d'opérations ne fait pas partie de nos principales fonctions pour l'instant. Notre rôle en est un de soutien. En gros, nous avons 31 patrouilleurs qui peuvent être utilisés pour ce type d'intervention. Plusieurs de ces bateaux sont munis de dromes et d'embarcations à déploiement rapide, c'est-à-dire des outils qu'utilise habituellement ce type d'équipe. On voit là un bon équilibre entre le rôle d'une vedette de sauvetage en mer et le rôle de conservation et de protection d'un patrouilleur. C'est un bon équilibre entre les deux.

Le sénateur Day: Les nouveaux navires que vous avez décrits comme étant plus polyvalents sont-ils mieux outillés pour les interceptions?

Mr. Gadula: As we move forward in replacing ships, we have the advantage of technology. Technology should allow us to be more efficient and to do a better job at interdiction. Clearly, speed will be needed. We have it in the fast rescue craft that are now the auxiliary ship to a patrol vessel, but in the future we would expect the patrol craft to have a measure of speed commensurate with the duties they are asked to undertake.

Senator Day: In the future, would you see vessels armed with guns?

Mr. Gadula: That is a question for the minister or the machinery of government to answer. In our current role, we do not have that armed capacity.

Senator Day: I understand you do not now, but I understand that ministers respond to suggestions and recommendations by people who work for them. If you were asked to make a recommendation, having in mind the future and the growing role of security of our coasts, would you see the Canadian Coast Guard evolving into, at least from the ship and interdiction role point of view, armed vessels and, perhaps, armed personnel?

Mr. Gadula: I do not know if we have to go that far to be effective as a partner in delivering the security requirements. There can be interoperability. The vessel can be manned with those who are trained on the enforcement side of it, at the same time, so it can be quite complementary.

I am not trying to avoid the direct question, but my experience of some 36 years in the Coast Guard is that the armed role is very different from our traditional role. There would be a cultural significance in it. The way people greet you would also be trying. It would have to be analyzed. That is where I am personally on it at the moment.

Senator Day: Are the U.S. Coast Guard armed, or not?

Mr. Gadula: The U.S. Coast Guard is a full military branch. They are fully armed and have a much broader role than the Canadian Coast Guard. They carry it out very well. They have managed to merge their search and rescue, enforcement, and environmental responses, along with a full military capacity as well.

Senator Day: When you say “a much broader role,” we are talking about the future and the growing role for security enforcement for Canadian Coast Guard. Is the role getting closer to a U.S. role?

Mr. Gadula: We have not had any change in role in the Coast Guard. Certainly, I have been involved in many meetings where questions similar to yours have come up. Is it necessary to arm the Coast Guard or is it necessary to expand one of the other agencies that have the responsibility? I do not know the answer at this stage.

However, if it were tried with the current Coast Guard I do not think it would work.

Senator Day: It would not work with the assets that you have?

M. Gadula: Alors que nous nous apprêtons à remplacer des navires, la technologie évolue, ce qui devrait nous permettre d'être plus efficaces au plan des interceptions. Il est évident qu'il faudra avoir des navires rapides. Nos vedettes de sauvetage en mer, qui sont les bateaux auxiliaires des patrouilleurs, sont rapides, mais dans l'avenir, nous espérons avoir des patrouilleurs dont la vitesse sera compatible avec les fonctions qu'ils doivent exécuter.

Le sénateur Day: Dans l'avenir, y aurait-il lieu d'avoir des navires armés, selon vous?

M. Gadula: C'est au ministre ou à l'appareil étatique de répondre à cette question. Dans nos fonctions actuelles, nous n'avons pas de capacités armées.

Le sénateur Day: Vous n'en avez pas actuellement, mais je crois savoir que les ministres écoutent les suggestions et les recommandations émanant de leurs fonctionnaires. Si on vous demandait de formuler une recommandation, compte tenu de l'avenir et du rôle accru que prend la protection de nos côtes, verriez-vous la Garde côtière canadienne évoluer, du moins pour ce qui est du rôle d'interception de bateaux suspects, jusqu'à avoir des bateaux armés, voire des équipages armés?

M. Gadula: Je ne sais pas si nous devons aller aussi loin pour être un partenaire efficace dans la prestation de services de sécurité. L'interopérabilité est possible. Les bateaux peuvent avoir des membres de leur équipage qui sont formés pour l'exécution de la loi. Il peut certainement y avoir complémentarité des rôles.

Je n'essaie pas d'esquiver la question, mais je suis au service de la Garde côtière depuis 36 ans environ et je vois une grande différence entre notre rôle traditionnel et le rôle d'employés armés. Cela revêt toute une signification philosophique. Il serait difficile de voir les gens nous saluer différemment. La question doit être analysée. Voilà où j'en suis personnellement à ce sujet.

Le sénateur Day: La Garde côtière américaine est-elle armée?

M. Gadula: La Garde côtière américaine est une branche des forces aux États-Unis. Ses membres sont armés et elle joue un rôle beaucoup plus vaste que la Garde côtière canadienne. Elle joue d'ailleurs très bien son rôle. Elle a réussi à fusionner ses activités de recherche et sauvetage, d'exécution de la loi et d'intervention environnementale avec ses capacités militaires.

Le sénateur Day: Vous dites «un rôle beaucoup plus vaste» alors que nous parlons de l'avenir de la Garde côtière canadienne et de son rôle accru au plan de la sécurité. Son rôle ne se rapproche-t-il pas de celui de la Garde côtière américaine?

M. Gadula: Il n'y a eu aucun changement du rôle de la Garde côtière. Certes, j'ai participé à plusieurs réunions où des questions comme celles que vous posez ont surgi. Est-il nécessaire d'armer la Garde côtière ou est-il nécessaire d'élargir le rôle de l'une ou l'autre des agences à qui incombe la responsabilité? Je ne peux répondre à cette question à ce moment-ci.

Toutefois, je ne crois pas que ce changement de rôle fonctionnerait avec la Garde côtière actuelle.

Le sénateur Day: Cela ne fonctionnerait pas compte tenu des ressources que vous avez?

Mr. Gadula: That is right.

The Chairman: If I put Senator Day's last question in a different context, do you see a naval role for them or a Coast Guard role for them?

Mr. Gadula: I see a multi-mission, multi-task role. It really would not matter who delivered it. I do see the need to carry out search and rescue, surveillance, conservation and protection patrols, and just being a presence out there. I think they are interchangeable. In fact, if there is capacity and another service to put a ship out at sea to carry out that multi-mission role, there is no reason it could not be carried out as complement to that.

The Chairman: Could you provide the committee with a list of the vessels you have, by type, capability and age?

Mr. Gadula: Absolutely.

The Chairman: The same for you, superintendent, if you could provide us with a list. I must confess to a certain degree of puzzlement when we think of the Osbaldeston report. We see the Coast Guard, the navy and the RCMP with their own vessels there.

We are working around the question of whether we need to go another iteration on Osbaldeston. The answer is not quite clear to us. Perhaps you could answer this, superintendent. Why do you need to have your five or six vessels of 40 to 50 metres? Why are you not comfortable with a Coast Guard vessel providing transportation to you? Why do you or why does the force see it as necessary to have its own vessels?

Mr. Hansen: First, our vessels perform multiple roles, everything from VIP security to transportation of members, for example, in B.C., to remote detachments. Sometimes, the only way to get there is by boat. The vessels also perform a good deal of work on the provincial side. A new vessel is coming out to the Atlantic region; on that vessel, the workload will be divided 25 per cent provincial, 57 per cent federal. This vessel will be performing tasks such as looking for stolen vessels as well as support for incidents like those in Burnt Church.

I do not think we can count on the Coast Guard for all of those uses. The vessels we have now are fully employed. Obviously, the Coast Guard will assist us if we need them, and we do use them for things like armed shipboardings. However, I do not think we can count on them all the time, when we need them, to be in the proper place.

The Chairman: We heard your colleague Mr. Gadula say he thought they were very good platforms to deliver law-enforcement people wherever they wanted to go. He said the Coast Guard had that capacity and was pleased to discharge it. They are sailors by nature.

Mr. Hansen: So are our members.

M. Gadula: C'est exact.

Le président: Pour situer la dernière question du sénateur Day dans un contexte différent, selon vous, la Garde côtière a-t-elle un rôle de forces navales ou un rôle de garde-côte?

M. Gadula: Elle a une mission multiple, une mission polyvalente. Peu importe qui accomplit cette mission, cela ne change rien. Je ne vois pas le besoin d'effectuer des missions de recherche et sauvetage ou de surveillance ni des activités de conservation et de protection tout en ne faisant qu'assurer une présence. Ces missions sont interchangeables. En fait, si les capacités existent et si un autre service peut mettre un bateau en mer pour participer à cette mission polyvalente, rien ne l'empêche de jouer un rôle complémentaire.

Le président: Pouvez-vous fournir au comité une liste des navires que vous avez, par type, capacité et âge?

M. Gadula: Bien sûr.

Le président: Vous aussi, monsieur le directeur, nous vous saurions gré de nous fournir une liste. Je dois reconnaître que je me sens pour le moins perplexe en pensant au rapport Osbaldeston. En effet, la Garde côtière, la marine et la GRC ont chacun leurs navires.

Nous cherchons à savoir si nous avons besoin d'une autre mouture du rapport Osbaldeston. La réponse ne nous semble pas claire. Vous pouvez peut-être y répondre, monsieur le directeur. Pourquoi avez-vous besoin de vos cinq ou six navires de 40 ou 50 mètres de long? Pourquoi n'êtes-vous pas à l'aise avec un bateau de la Garde côtière pour vos besoins de transport? Pourquoi estimez-vous ou pourquoi votre service estime-t-il nécessaire d'avoir ses propres navires?

M. Hansen: D'abord, nos navires jouent un rôle polyvalent; ils assurent la sécurité des visiteurs de marque ou transportent de nos membres, par exemple vers des détachements éloignés, en Colombie-Britannique. Il arrive que le seul moyen de transport soit le bateau. Nos navires ont aussi un rôle important à jouer à l'échelle provinciale. La région de l'Atlantique aura bientôt un nouveau navire à bord duquel le volume de travail sera divisé ainsi: 25 p. 100 pour le provincial et 57 p. 100 pour le fédéral. Ce navire effectuera des missions telles que la recherche de navires volés ou jouera un rôle de soutien lors d'incidents comme celui de Burnt Church.

Je ne crois pas que nous puissions compter sur la Garde côtière pour ce type de mission. Les navires que nous avons sont pleinement utilisés. Évidemment, la Garde côtière nous viendra en aide si nous en avons besoin, et nous recourons à ses services pour des missions telles que des arraisonnements armés. Toutefois, je ne crois pas que nous puissions compter sur elle en tout temps et nous attendre à ce qu'elle soit là quand nous en avons besoin.

Le président: Nous avons entendu votre collègue, M. Gadula, dire qu'il croyait que la Garde côtière était très capable de transporter des agents d'application de la loi n'importe où où ils voulaient aller et qu'elle était même heureuse de le faire. Ses membres sont en fait des marins.

M. Hansen: Nos membres aussi.

The Chairman: I fully concede that. However, do we need the proliferation of organizations in uniform and overhead and design? Can we come to a point where there is a little more coordination and commonality?

Mr. Hansen: As I mentioned, the commissioner-class vessels are floating detachments. They are mobile detachments with everything from CPIC terminals to radio communications and so on. We would need to have the same type of vessel in the same place run by the Coast Guard rather than the RCMP. If that is the question you are asking, I guess that needs to be reviewed.

The Chairman: For example, the seafarers on your vessels —

Mr. Hansen: There are also police officers, and the Coast Guard are not. Our vessels are crewed by four people — a captain, an engineer and two investigators. Generally, the captain and engineer are also police officers, usually at sergeant or corporal level. This is a role that the Coast Guard does not have.

Senator Cordy: My first question has to do with the national ports project. I understand that Halifax is part of that.

Mr. Hansen: Yes. As a matter of fact, I was in Halifax last week dealing with that issue.

Senator Cordy: It is in place in Halifax, then. I understand the team aspect. Would you go into more detail to clarify it?

Mr. Hansen: The national ports project basically involves the creation of integrated, intelligence-led teams at the major ports, including Halifax. Currently, in Halifax, the core team consists of a police-force-of-jurisdiction member, one RCMP member, as well as one member from CCRA. Obviously, this is a core, but other members are brought in as required for specific projects.

The Halifax Regional Police have a contract, for example, with the port authorities to provide security for the Port of Halifax. The member that we have on our team provides a liaison with that group. It is very easy to share information back and forth.

Likewise, that team currently is working with our integrated metro intelligence unit in Halifax. This is for the intelligence-sharing aspect of it.

Senator Cordy: The RCMP is the body that gathers the intelligence information?

Mr. Hansen: The RCMP puts the intelligence information through a national crime databank, but the information can be from a variety of sources, everything from the regional police to CCRA — anything that would be required to be put into that bank.

Le président: C'est absolument vrai. Cependant, avons-nous besoin d'une prolifération d'organismes en uniforme et de dédoublements de coûts et de fonctions? Pouvons-nous en arriver à un point où il y a un peu plus de coordination et de communauté?

M. Hansen: Comme je l'ai mentionné, les navires de la classe Commissaire sont des détachements flottants. Ce sont des détachements mobiles équipés de tout ce qu'il faut, allant des terminaux du CIPC aux appareils de radiocommunication, et ainsi de suite. Nous aurions besoin du même type de navire, au même endroit, mais il serait sous la direction de la Garde côtière, et non de la GRC. Si c'est là la question que vous posez, je suppose qu'il faudrait examiner cette possibilité.

Le président: Par exemple, les gens de mer sur vos navires...

M. Hansen: Ce sont aussi des policiers, ce qui n'est pas le cas de la Garde côtière. Nos navires ont un équipage de quatre personnes, soit un capitaine, un mécanicien et deux enquêteurs. En général, le capitaine et le mécanicien sont également des policiers, habituellement au niveau de sergent ou de caporal. C'est un rôle que la Garde côtière n'a pas.

Le sénateur Cordy: Ma première question concerne le projet des ports nationaux. Je crois comprendre que Halifax en fait partie.

M. Hansen: Oui. En fait, j'étais justement à Halifax la semaine dernière pour traiter de cette question.

Le sénateur Cordy: Le projet est donc en place à Halifax. Je comprends l'aspect de travail d'équipe. Pourriez-vous nous donner plus de précisions à ce sujet?

M. Hansen: Le projet des ports nationaux consiste essentiellement en la création d'équipes intégrées axées sur le renseignement dans les principaux ports, y compris celui de Halifax. Actuellement, à Halifax, l'équipe de base se compose d'un membre du service de police local, d'un membre de la GRC et d'un agent de l'ADRC. Il s'agit là évidemment de l'équipe de base, mais d'autres membres y sont ajoutés au besoin pour des projets précis.

Le service de police régional de Halifax a un contrat, par exemple, avec les autorités portuaires pour assurer la sécurité dans le port de Halifax. Le membre qui nous représente au sein de cette équipe assure la liaison avec ce groupe, et il est donc très facile d'échanger des renseignements.

De la même façon, cette équipe travaille actuellement avec notre unité intégrée de renseignement de la région métropolitaine à Halifax. C'est donc comme cela que se fait la mise en commun des renseignements.

Le sénateur Cordy: C'est la GRC qui recueille les renseignements?

M. Hansen: C'est la GRC qui entre les renseignements dans une banque nationale de données sur la criminalité, mais les renseignements peuvent venir de diverses sources, allant de la police régionale à l'ADRC, pourvu que ce soit quelque chose qui doit être versé dans cette banque.

Senator Cordy: The makeup of the team is fairly fluid, depending on what you are working on; correct?

Mr. Hansen: Currently, the core consists of three full-time people, but the team grows when it deals with a project. It is usually dealing with at least one, perhaps two projects. Other members would come into that team as required.

Senator Cordy: They are from other government departments?

Mr. Hansen: Yes, as required.

Senator Cordy: You mentioned one of the challenges as being information sharing. Coast Guard mentioned the same thing about information sharing. We heard it this morning from our witnesses. It seems to be a challenge. Has communication improved since September 11? Also, what is the cause of the challenge? Why is it a challenge? Is it lack of resources or a lack of computers that are talking to one another? Are government departments taking ownership over the information they have gathered and perhaps are not as willing to share? Or is it that departments do not necessarily know what to share?

Mr. Hansen: I will answer your second question first, if that is all right. We found two major issues in information sharing as part of our Interdepartmental Marine Security Working Group. Both are legislative. First, who can you share the information with domestically and internationally? There are Charter issues and privacy questions. Sometimes, we receive information from the U.S. authorities, for example, that will state very clearly on it that we cannot share it with another law enforcement agency. Several agencies in marine security are not law enforcement agencies. That is one issue.

Senator Cordy: So you can share it with another law enforcement agency but not with another government agency?

Mr. Hansen: Generally, there is less of a problem with another law enforcement agency, such as CCRA or a police force of jurisdiction.

The bigger problem is with non-law-enforcement agencies. The Government of Quebec, as recently as last week, came out with instructions with regards to information sharing between law enforcement and non-law-enforcement agencies. The basic position of that government directive was to stop information sharing with non-government agencies or non-law-enforcement agencies.

Le sénateur Cordy: La composition de l'équipe est assez fluide, selon le projet auquel vous travaillez, n'est-ce pas?

M. Hansen: Actuellement, l'équipe de base compte trois membres à plein temps, mais d'autres personnes viennent s'y ajouter lorsqu'elle entreprend un projet. Habituellement, elle a au moins un projet en marche, parfois deux. D'autres membres viennent s'ajouter à l'équipe au besoin.

Le sénateur Cordy: Ils viennent d'autres ministères ou organismes?

M. Hansen: Oui, au besoin.

Le sénateur Cordy: Vous avez mentionné la mise en commun des renseignements comme étant l'un des défis. La Garde côtière a signalé la même chose. Nous avons entendu cette remarque ce matin de la part de nos témoins. Cela semble être un défi. La communication s'est-elle améliorée depuis le 11 septembre? Quelle est la cause de ce défi? Pourquoi est-ce un défi? Est-ce à cause d'un manque de ressources ou d'un manque d'ordinateurs qui peuvent communiquer entre eux? Est-ce parce que les ministères et organismes gardent jalousement les renseignements qu'ils ont recueillis et ne sont peut-être pas disposés à les partager? Ou est-ce parce que les ministères et organismes ne savent pas nécessairement quels renseignements ils devraient partager?

M. Hansen: Je vais répondre d'abord à votre deuxième question, si vous le permettez. Notre groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a trouvé deux grands problèmes relatifs à la mise en commun des renseignements, et ils sont tous deux de nature législative. Premièrement, avec qui peut-on partager les renseignements sur le plan national et sur le plan international? Il faut tenir compte de certaines considérations liées à la Charte et à la protection de la vie privée. Parfois, nous recevons des renseignements des autorités américaines, par exemple, avec une mise en garde très claire disant que nous ne pouvons pas les partager avec un autre organisme d'application de la loi. Plusieurs organismes du domaine de la sûreté maritime ne sont pas des organismes d'application de la loi. C'est là un des problèmes.

Le sénateur Cordy: Vous pouvez donc partager les renseignements avec un autre organisme d'application de la loi, mais pas avec un ministère?

M. Hansen: Généralement, c'est moins problématique de partager des renseignements avec un autre organisme d'application de la loi, comme l'ADRC ou un service de police local.

Le plus gros problème, c'est de partager des renseignements avec des organismes qui ne sont pas des organismes d'application de la loi. Pas plus tard que la semaine dernière, le gouvernement du Québec a publié une directive concernant l'échange de renseignements entre les organismes d'application de la loi et les autres. Essentiellement, la directive demandait qu'on cesse tout échange de renseignements avec les organismes non gouvernementaux ou les organismes qui ne sont pas responsables de l'application de la loi.

That is one issue we are trying to deal with. We have a subgroup formed involving the Department of Justice to look at the legislative issues to see if there is a way that we can legally improve the information-sharing function.

The second issue was touched upon briefly this morning by Captain Avis — that is, is technology. Virtually every government department out there, and private industry, too, has a database of information. These systems do not talk to each other. We are trying to find a system that we can use as a backbone. We need a technological system where the data can be entered once and where, thereafter, anyone who needs it can access it. That system is not in place yet. As Captain Avis mentioned, we are looking at CANMARNET. It is problematic because of the different software being used.

Ideally, I would like to see a system that would allow us to query the name of a suspect vessel in the databank. The response would include everything the government has on that vessel. We do not have that right now. We have to do it individually and basically by hand.

I think those are the two biggest issues with information sharing.

Concerning your first question, yes, communication has improved greatly. I was quite impressed by the Interdepartmental Marine Security Working Group and the cooperation that existed within that group. I have been involved in many government groups, and many times there is not much cooperation. In that case, the government departments put aside their individual agendas and were able to work together to identify common gaps and means of addressing the gaps. Even on that point, there has been an improvement.

The creation of local management teams has also helped the sharing of information. People now physically work together in offices who did not do so before. For example, we have customs people now working with all of our ports. Intelligence people are working with our ports. The port authorities are cooperating to the point that some of them are getting security clearance so we may share investigational information with them.

There are couple of other improvements, including the coastal waters program, the national crime databank project, in which bring all marine security information will be gathered. That will help with information sharing.

Senator Cordy: Did you say Quebec has brought in legislation whereby you cannot share with anyone other than law enforcement agencies?

C'est un des problèmes que nous essayons de régler. Nous avons formé un sous-groupe auquel participe le ministère de la Justice afin d'examiner les divers aspects législatifs du problème pour voir s'il y aurait moyen d'améliorer la fonction de mise en commun des renseignements du point de vue juridique.

Le deuxième problème a été abordé brièvement par le capitaine Avis ce matin, et c'est la technologie. Pratiquement tous les ministères et organismes, et toutes les entreprises du secteur privé également, ont des bases de données. Ces systèmes ne communiquent pas entre eux. Nous essayons de trouver un système que nous pourrions utiliser comme système de base. Nous avons besoin d'un système dans lequel les données peuvent être entrées une fois et être ensuite accessibles à tous ceux qui en ont besoin. Ce système n'est pas encore en place. Comme le capitaine Avis l'a mentionné, nous examinons le système CANMARNET. Cela pose toutefois un problème à cause du logiciel différent qui est utilisé.

Idéalement, j'aimerais voir un système qui nous permettrait d'interroger la base de données à partir du nom d'un navire suspect. La réponse comprendrait tous les renseignements que le gouvernement possède au sujet de ce navire. Nous n'avons pas cela actuellement. Nous devons rassembler ces renseignements de façon individuelle et essentiellement de façon manuelle.

Je crois que ce sont là les deux principaux problèmes en ce qui a trait à la mise en commun des renseignements.

Pour répondre à votre première question, oui, la communication s'est beaucoup améliorée. J'ai été très impressionné par le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et par la collaboration au sein de ce groupe. J'ai participé à de nombreux groupes gouvernementaux et, souvent, la collaboration laisse beaucoup à désirer. Cette fois, les ministères et organismes ont mis de côté leurs intérêts particuliers et ont été capables de travailler ensemble pour cerner les lacunes communes et pour trouver des façons de combler ces lacunes. Même sur ce point, il y a eu une amélioration.

La création d'équipes locales de gestion a également facilité la mise en commun des renseignements. Il y a des gens qui travaillent maintenant ensemble dans des bureaux, ce qui ne se faisait pas avant. Par exemple, nous avons des agents des douanes qui travaillent maintenant avec les autorités portuaires. Nous avons aussi des agents du renseignement qui travaillent avec les autorités portuaires. Ces dernières collaborent au point où certains membres de leur personnel obtiennent des autorisations de sécurité pour que nous puissions partager avec eux les renseignements relatifs à nos enquêtes.

Il y a aussi quelques autres améliorations, notamment le programme des eaux côtières et le projet de banque nationale de données sur la criminalité, qui rassemblera tous les renseignements sur la sûreté maritime. Cela facilitera la mise en commun des renseignements.

Le sénateur Cordy: Avez-vous dit que le Québec avait adopté une mesure législative vous interdisant de partager des renseignements avec quiconque à part d'autres organismes d'application de la loi?

Mr. Hansen: I only saw an e-mail related to that last week, but it did not talk specifically about what the legislation was. It simply said that the Quebec government has now said that information is to at least be restricted between law enforcement and non-law enforcement agencies. That is all I know about it. It was in the form of an e-mail from our C Division.

Senator Cordy: Is there a movement in that direction, or has it been only in Quebec?

Mr. Hansen: That is the only place I have seen it, and again I emphasize it was only an e-mail. I do not know any more details than that. It gives me concern, obviously, because our partners in many cases are not law enforcement.

Senator Cordy: I am from Nova Scotia, which is just one province of Canada. If you were to guard every access to land around Nova Scotia, you would basically need to have people holding hands around the province. How do you address the issue of security at small ports, or not even ports, but just landing areas?

Mr. Hansen: I am familiar with Nova Scotia. I was stationed there for 12 years. It is my home province, in many ways. I was on the dive team, so I know the coast well, too. The difficulty, of course, is resources. We simply do not have the resources to guard all ports.

We have done some things to improve that. I did a presentation three weeks ago to the national gathering of port authorities, where all the port authorities of Canada came together. I told them what we were doing in the area of marine security, not just the RCMP but the whole Interdepartmental Marine Security Working Group. I encouraged them to work with the local police authorities.

The coastal watch program has also been improved across the country. I made a presentation to the Canadian Association of Chiefs of Police, not just the RCMP but all major police forces in Canada, on marine security, encouraging them to create similar teams. In some cases, that has already occurred. I know, for example, that there are many ports where, although there is not a formal management team, informally the people get together and discuss and resolve issues. I also know that at many of the smaller ports, and I would rather not mention them, there are both intelligence probes and investigations underway as we speak.

I think it is improving. However, it is still a challenge because of the amount of coastline Canada has and the number of ports we have. We certainly cannot guard them all.

M. Hansen: J'ai simplement vu un courriel à ce sujet la semaine dernière, mais on n'y précisait pas de quelle mesure législative il s'agissait. Le courriel disait simplement que le gouvernement du Québec avait demandé que les échanges de renseignements entre les organismes d'application de la loi et les autres soient à tout le moins limités. C'est tout ce que je sais. Cette information nous a été transmise sous la forme d'un courriel adressé à notre Division C.

Le sénateur Cordy: Y a-t-il un mouvement dans cette direction ou est-ce seulement au Québec?

M. Hansen: C'est le seul endroit où j'ai vu cela, et j'insiste encore une fois sur le fait que c'était seulement un courriel. Je n'ai pas d'autres détails à ce sujet. Cela m'inquiète, bien sûr, parce que, dans bien des cas, nos partenaires ne sont pas des organismes d'application de la loi.

Le sénateur Cordy: Je viens de la Nouvelle-Écosse, qui n'est qu'une des provinces canadiennes. Si on voulait surveiller chaque point d'accès à notre territoire autour de la Nouvelle-Écosse, il faudrait essentiellement former une chaîne humaine autour de la province. Comment vous y prenez-vous pour surveiller les petits ports ou même simplement les endroits où il est possible d'accoster?

M. Hansen: Je connais bien la Nouvelle-Écosse. J'y ai été posté pendant 12 ans. C'est ma province à bien des égards. Je faisais partie de l'équipe de plongée, et je connais donc bien la côte. Le problème est évidemment le manque de ressources. Nous n'avons tout simplement pas les ressources nécessaires pour surveiller tous les ports.

Nous avons pris certaines mesures pour améliorer la situation. J'ai présenté un exposé il y a trois semaines à une réunion de toutes les autorités portuaires du Canada. Je leur ai expliqué ce que nous faisons dans le domaine de la sûreté maritime, et je ne veux pas dire seulement la GRC, mais bien tout le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. J'ai encouragé ces gens à travailler avec les autorités policières locales.

Le programme de surveillance côtière a également été amélioré d'un bout à l'autre du pays. J'ai présenté un exposé sur la sûreté maritime à l'Association canadienne des chefs de police, où tous les principaux services de police du Canada sont représentés en plus de la GRC, et j'ai encouragé ces gens à créer des équipes du même genre. Dans certains cas, c'est déjà fait. Je sais, par exemple, qu'il y a de nombreux ports où, même s'il n'existe pas officiellement une équipe de gestion, les gens se réunissent de façon informelle pour discuter de diverses questions et trouver des solutions. Je sais aussi que, dans beaucoup de ports de moindre importance, et je préférerais ne pas les nommer, des missions de reconnaissance et des enquêtes sont actuellement en cours.

Je crois que la situation s'améliore. Cependant, cela reste un défi à cause de la longueur des côtes canadiennes et du nombre de ports que nous avons. Nous ne pouvons certainement pas les surveiller tous.

The other concern could be displacement. If we start concentrating resources on the three major ports, the criminals will become aware of that and start moving to smaller operations at other ports.

Senator Forrestall: My questions will be related to the high Arctic. I ask them with respect to planning for any fleet replacement program you might have.

Given climate warming and the changing nature of the North, as that occurs, I would suspect that there would be a parallel change in commercial and other activity. Among the mix that you are planning for, where it still freezes over up there, what consideration have you given, at the rate we are going, to the mid-term as well as the long term?

Mr. Gadula: Our current deployment for the Arctic, a deployment that is basically restricted to the summer season, includes the *Louis St. Laurent* out of Halifax, the *Terry Fox* out of Halifax, the *Henry Larson*, the *Desgroseillers* and the *Pierre Radisson* out of Quebec, and the *Sir Wilfrid Laurier*, which deploys up into the Western Arctic. This gives us a six-ship coverage during a 90-day operational window.

In addition to that, we are in the process of bringing the *Sir John Franklin* back into the mix. This particular vessel will be funded through a science consortium, and they will do Arctic science work. It is one of our old 1200s.

We believe that to keep the Arctic open, to assist shipping, a minimum of six icebreakers in the 1200 or 1300 class is needed. They could be related to an Arctic class 4 or class 3 type.

In terms of global warming, I expect that the Arctic ice pack will continue to recede. As it recedes, there will probably be a greater need for icebreaker support, not a lesser need. The reason for that is that multi-year will be moving around, as a result of wind and current, and it is this moving ice, not the Arctic solid pack, that is the major problem.

Our view is that there will be a greater need for Canadian government icebreaker support in the Arctic, and we will need, in the capital replacement of Coast Guard ships, to take this into account. The *Louis St. Laurent* is one of our older ships. I was on it when it came out in 1969. It has gone through a mid-life modernization. It has been to the North Pole and is very capable. However, we will have to replace that class of vessel or make arrangements to charter something commercially to provide that kind of service. Clearly, we expect that there will be a greater demand for icebreaking service in the Arctic.

We now have requests for longer seasons into the Port of Churchill, and our current deployment does not allow it. We still have basically this 90-day window.

Others would indicate that, historically, the ice patterns have changed every 50 years in the Arctic, and there have been major freezes and major thaws. Although I am not a scientist, I tend to believe that we are going through a warming period and that as such we will need more ice breakers. Within the plan, we would

L'autre problème qui pourrait se produire est un problème de déplacement. Si nous commençons à concentrer nos ressources dans les trois principaux ports, les criminels s'en rendront compte et déplaceront leurs activités vers d'autres ports.

Le sénateur Forrestall: Mes questions concerneront le Grand Nord, et je les pose dans le contexte de la planification de tout programme de remplacement de la flotte que vous pourriez avoir.

Étant donné le réchauffement de la planète et la nature changeante du Nord, je suis porté à penser que cela entraînera des changements parallèles en ce qui a trait aux activités commerciales et autres. Dans votre planification pour la région arctique, là où les glaces continuent de se former, qu'avez-vous prévu pour le moyen et le long terme compte tenu du rythme où vont les choses?

M. Gadula: Notre déploiement actuel dans l'Arctique, un déploiement qui est essentiellement limité à la saison estivale, comprend le *Louis St. Laurent* et le *Terry Fox*, dont le port d'attache est Halifax, le *Henry Larson*, le *Desgroseillers* et le *Pierre Radisson*, dont le port d'attache est Québec, et le *Sir Wilfrid Laurier*, qui est déployé dans l'ouest de l'Arctique. Nous pouvons donc compter sur six navires durant une période de 90 jours.

En plus de cela, nous sommes en train de remettre le *Sir John Franklin* en service. Ce navire sera financé par un consortium scientifique et fera du travail scientifique dans l'Arctique. C'est un de nos vieux navires de la classe 1200.

Nous croyons que, pour assurer la navigation dans l'Arctique, nous avons besoin d'au moins six brise-glace de la classe 1200 ou 1300. Ils pourraient être de la classe arctique 3 ou 4.

En ce qui concerne le réchauffement de la planète, je m'attends à ce que la banquise continue de rapetisser, ce qui fait qu'on aura probablement davantage besoin des services des brise-glace. En effet, on aura des glaces flottantes qui se déplaceront à cause du vent et du courant, et ce sont ces glaces flottantes qui sont le principal problème, et non la banquise polaire.

Selon nous, on aura davantage besoin des services des brise-glace du gouvernement canadien dans l'Arctique, et il faudra tenir compte de cela dans la planification du remplacement de la flotte de la Garde côtière. Le *Louis St. Laurent* est un de nos plus vieux navires. J'ai travaillé sur ce bateau lorsqu'il est entré en service en 1969. Il a déjà subi une modernisation de mi-durée. Il s'est déjà rendu au pôle nord et est très capable. Cependant, nous devons remplacer cette classe de navire ou prendre des arrangements pour affréter des navires commerciaux pour fournir ces services. Nous nous attendons certainement à ce que la demande de services de brise-glace dans l'Arctique augmente.

Nous avons maintenant des demandes pour allonger la saison durant laquelle nous desservons le port de Churchill, mais notre déploiement actuel ne nous le permet pas. Essentiellement, nous sommes encore limités à une période de 90 jours.

D'autres diront que, historiquement, la forme des glaces a changé tous les cinquante ans dans l'Arctique, avec des gels importants et des dégels importants. Bien que je ne sois pas un scientifique, j'ai tendance à croire que nous sommes en pleine période de réchauffement et que nous allons donc avoir besoin de

see replacement of the type 1200-1300 capability. We have only one 1300 ship in the Coast Guard fleet, and that is the most powerful icebreaker. The 1200s are the next level down, and we would have to look at replacing the 1300 much sooner than the 1200s. The 1200s are just past their mid-life. The last one we build was in the mid 1980s. We probably have until about 2015 before we need to begin replacing the 1200 type.

The Chairman: Can you translate the 1200 into a class 6 or 7 icebreaker?

Mr. Gadula: The *Henry Larson* is actually an Arctic class 4.

The Chairman: Is that breaking four metres or four feet of ice in a continuous mode?

Mr. Gadula: Let me see if I have the actual specifics with me.

Senator Forrestall: You have forgotten them as well?

Mr. Gadula: We built these ships before the classes were defined, so we have to relate them to the classes. An Arctic class 4 is extended operations in all areas of the Arctic but restricted from winter operations. If we look at some of the old missions, going by memory, I believe we were looking at continuous progress between four and five feet of ice.

Senator Forrestall: I appreciate that. I also appreciate your comment that perhaps we will have to rethink an even larger vessel. I have fond memories of how close we came to putting to work in the Arctic a vessel that had not only this capability, an escort capability, but had police capability, court capability, medical capability and library capability. In other words, it was a pretty multi-purpose vessel. I think it was only the money that shot it down eventually.

Mr. Gadula: It was the Polar Class 8 design.

Senator Forrestall: I do not know that we need to go to the Polar 8 for the next 50 years, given the melting. What about something approaching that but embodying the concepts? I am sure the force would like to have a detachment permanently up there, moving around. I am sure the pending new province would love to have a court that could handle federal matters, moving around and so on, not to mention the medical facility. Do you have any observation or comment about that?

Mr. Gadula: As the Arctic continues to thaw and we have a greater and greater operational window, the expectation and the requirement will be there to provide ship support. Certainly, some of the items you raised are interesting and would add value to the

plus de brise-glace. Le plan doit prévoir le remplacement des navires de la classe 1200 et 1300. La flotte de la Garde côtière compte seulement un 1300, et c'est le brise-glace le plus puissant. Ceux de la classe 1200 sont moins puissants, et nous devrions planifier de remplacer le 1300 bien avant les 1200. Ces derniers viennent à peine de franchir l'étape de la mi-durée. Le plus récent a été construit au milieu des années 80. Nous n'aurons probablement pas à commencer à remplacer les 1200 avant 2015.

Le président: Pouvez-vous transformer les 1200 en brise-glace de la classe arctique 6 ou 7?

M. Gadula: Le *Henry Larson* est en fait un brise-glace de la classe arctique 4.

Le président: Est-ce qu'un navire de ce type avance de façon continue dans des glaces de quatre mètres ou quatre pieds d'épaisseur?

M. Gadula: Je vais voir si j'ai ces détails avec moi.

Le sénateur Forrestall: Vous les avez oubliés?

M. Gadula: Nous avons construit ces navires avant que les classes ne soient définies, ce qui fait que nous devons établir la correspondance entre les navires et les classes. Un brise-glace de la classe arctique 4 peut desservir toutes les régions de l'Arctique, mais pas en hiver. Si nous regardons certaines des anciennes missions, si je me souviens bien, je crois que le navire pouvait avancer de façon continue dans des glaces de quatre à cinq pieds d'épaisseur.

Le sénateur Forrestall: Merci. Je suis également content que vous ayez mentionné que nous devrions peut-être penser à construire un navire encore plus gros. J'ai de bons souvenirs du travail que nous avons fait lorsque nous sommes venus si près de mettre en service dans l'Arctique un navire qui avait non seulement cette capacité d'accompagnement, mais aussi des capacités de service de police, de tribunal, de clinique médicale et de bibliothèque. Autrement dit, c'était un navire très polyvalent. Je crois que le projet a dû être abandonné pour des raisons financières.

M. Gadula: C'était le brise-glace de la classe polaire 8.

Le sénateur Forrestall: Je ne sais pas si nous aurons besoin d'un navire de la classe polaire 8 au cours des 50 prochaines années compte tenu de la fonte des glaces. Pourquoi ne pas avoir quelque chose qui se rapproche de cela, en gardant les mêmes concepts? Je suis certain que la GRC aimerait avoir un détachement en permanence dans cette région, un détachement qui pourrait se déplacer. Je suis certain que la future nouvelle province aimerait avoir un tribunal qui pourrait entendre les causes fédérales en se déplaçant au besoin, sans parler des installations médicales. Avez-vous une observation à faire à ce sujet?

M. Gadula: À mesure que la fonte continue dans l'Arctique et que notre période d'activité dans cette région ne cesse de s'accroître, les besoins en matière d'aide à la navigation augmenteront également. Certains des concepts que vous avez

25 Arctic communities that are spread all over the Arctic. They could form an adjunct to the current fly-in services out of Iqaluit.

One of the earlier observations when the Polar 8 was being discussed was that it is probably an ideal forum for a coordination centre that would deal with the Arctic operations, as well as delivering both air and land search and rescue throughout that archipelago.

I would say that some of your comments are timely still.

Senator Forrestall: What happened to the United States? They had a Polar 7 or two, did they not?

Mr. Gadula: They built the *Polar Sea* and the *Polar Star*. I had the chance to sail in the Western Arctic, basically off Alaska, to see what their operations were like. They actually required some assistance from some of our Coast Guard ships while they were up there. I like to think it was because our masters tend to have 10, 15 and 20 years of experience in the ice while the U.S. Coast Guard takes a more rotational approach. They are good ships and a complement both to their own work in Alaska and to the Canadian Arctic when they are there.

Senator Forrestall: It is an area that I do not think we should continue to neglect. We know that hundreds of millions of dollars were spent by the private sector in perfecting the ice control facility there.

Let me turn to border integrity. In any of your conversations with Homeland Security, has the question of the Arctic from a maritime point of view been raised? If so, in what context has it been raised? Are the Americans concerned about what we are doing in the Arctic?

The Chairman: And if not, why not?

Mr. Gadula: Thank you for that clarification. I will begin, and then I will ask Mr. Meisner to jump in.

I go back to my past job as regional director, where I had responsibility for the Arctic region. Through forums attended by industry and, on occasion, some of the SAR forces from the U.S. Coast Guard, we shared our interest in the Arctic, which is different from the rest of the country.

An area we probed at that time is one that is currently being probed by the working group on security. It had to do with whether or not NORDREG should be made compulsory. There was this issue around the Northwest Passage, the argument being whether it was internal waters to Canada or an international strait with the right of free passage.

mentionnés sont intéressants et seraient d'une grande utilité pour les 25 collectivités réparties dans l'Arctique. Ils pourraient s'ajouter aux services actuels qui sont offerts à partir d'Iqaluit et qui nécessitent des déplacements en avion.

On avait dit, lors des discussions sur la possibilité de construire un brise-glace de la classe polaire 8, que ce serait probablement le moyen idéal d'établir un centre de coordination qui dirigerait les opérations dans l'Arctique et qui offrirait des services de recherche et de sauvetage sur terre et en mer dans l'ensemble de l'archipel.

Je dirais que certaines de vos remarques sont encore pertinentes aujourd'hui.

Le sénateur Forrestall: Qu'est-il arrivé aux États-Unis? Ils avaient un ou deux brise-glace de la classe polaire 7, n'est-ce pas?

M. Gadula: Ils ont construit le *Polar Sea* et le *Polar Star*. J'ai eu la chance de naviguer avec eux dans l'ouest de l'Arctique, essentiellement au large de l'Alaska, pour voir le genre d'opérations qu'ils effectuaient. Ils ont en fait eu besoin de l'aide de certains de nos navires de la Garde côtière pendant qu'ils étaient là-bas. Je pense que c'est parce que nos capitaines ont en général 10, 15 ou 20 ans d'expérience de la navigation dans les glaces, alors que l'approche de la Garde côtière américaine est davantage fondée sur un système de rotation. Ce sont de bons navires qui jouent un rôle utile en Alaska et dans l'Arctique canadien lorsqu'ils y sont.

Le sénateur Forrestall: Je crois que c'est une région que nous ne devrions pas continuer de négliger. Nous savons que le secteur privé a dépensé des centaines de millions de dollars pour y établir le centre de contrôle des glaces.

Je vais maintenant parler de l'intégrité de la frontière. Dans vos conversations avec les gens du Bureau de la sécurité intérieure, la question de l'Arctique du point de vue maritime a-t-elle été soulevée? Dans l'affirmative, dans quel contexte a-t-elle été soulevée? Les Américains se préoccupent-ils de ce que nous faisons dans l'Arctique?

Le président: Et si non, pourquoi ne s'en préoccupent-ils pas?

M. Gadula: Merci d'avoir apporté cette précision. Je vais commencer à répondre, puis je vais demander à M. Meisner de prendre la relève.

Je retourne à l'époque où j'étais directeur régional et où j'étais responsable de la région de l'Arctique. Lors de tribunes auxquelles participaient l'industrie et, à l'occasion, certaines des équipes de recherche et de sauvetage de la Garde côtière américaine, nous avons discuté de notre intérêt à l'égard de l'Arctique, région qui diffère du reste du pays.

Nous avons examiné à ce moment-là un aspect que le groupe de travail sur la sûreté maritime est en train d'examiner actuellement. Les discussions portaient sur la nécessité de rendre le système NORDREG obligatoire ou non. Il y avait la question du passage du Nord-Ouest, où l'on se demandait s'il faisait partie des eaux intérieures du Canada ou s'il s'agissait d'un détroit international avec droit de libre passage.

My view then, and it still remains, is that if you want to increase security in the Arctic region you should make those reporting systems mandatory, not voluntary, for vessels transiting the area. This is a question on which DFAIT has a different opinion. The discussion continues.

We have had occasion, and I cannot remember the specifics, where ships, unbeknownst to anyone, suddenly showed up in the Arctic. They were sighted by local inhabitants and reported to the Coast Guard, which information we passed on. This tells me that as the waterways open up it will be easier for vessels to go into remote areas where we do not have radar or satellite coverage.

Mr. Meisner: It is an issue that the Interdepartmental Marine Security Working Group is looking at. There have been no discussions with the U.S. on it, but there will be in the upcoming months, as we develop the position that Canada, through DFAIT, wants to take on it.

Senator Forrestall: Until we settle the question of the passage, make sure they pay their share, whatever it is.

I was interested in the comments that RCMP headquarters is restructuring to move Customs and Excise, Immigration, IBETs and federal enforcement under border integrity. I have never heard of border integrity before. Can you give me an explanation of it?

Mr. Hansen: It was a decision made to put different branches with commonalities together. For example, many of the areas under my program deal with the border, including marine security, among others. Obviously, with IMP it is the same thing. Sometimes, we are dealing with the same players. Yet, we wanted to be sure there were no stovepipes within our own organization. Although each branch retains its normal status, they all come under one umbrella, reporting to one officer who is responsible for the whole area of border integrity.

Senator Forrestall: Is that a Canadian initiative?

Mr. Hansen: It is not Homeland Security. It is only within the RCMP. What we are seeing is the same structure being mirrored in some of the divisions. Some of our divisions are putting the IMP and customs resources under one shop. The idea is that they can be moved to wherever the greatest need is, no matter what, as long as it involves a border.

Senator Forrestall: In this respect, would your planning have been passed along to Homeland Security and Secretary Ridge?

Je pensais à l'époque, et je le pense encore, que, si on veut accroître la sécurité dans la région de l'Arctique, on doit rendre ces systèmes obligatoires, et non volontaires, pour les navires qui passent dans ce secteur. Le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) a une opinion différente sur cette question. Les discussions se poursuivent.

Il est arrivé, et je ne me souviens pas des détails exacts, que des navires que personne ne connaissait arrivent soudainement dans l'Arctique. Ils étaient aperçus par des habitants locaux et leur présence était signalée à la Garde côtière. Nous transmettions alors ces renseignements aux autorités compétentes. Cela me dit que, à mesure que les voies navigables s'ouvriront, il sera plus facile pour les navires de se rendre dans des régions éloignées où il n'y a pas de surveillance par radar ou par satellite.

M. Meisner: C'est une question que le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime examine actuellement. Il n'y a pas encore eu de discussions avec les États-Unis à ce sujet, mais il y en aura au cours des prochains mois lorsque nous aurons établi, par l'intermédiaire du MAECI, la position que le Canada adoptera dans ce dossier.

Le sénateur Forrestall: Jusqu'à ce que nous réglions la question du passage, assurez-vous qu'ils paient leur part, quelle qu'elle soit.

J'ai trouvé cela intéressant d'entendre dire que la Direction générale de la GRC était en train de procéder à une restructuration pour regrouper, dans le grand secteur de l'intégrité de la frontière, ses services concernant les douanes et l'accise, l'immigration, les équipes intégrées de la police des frontières et l'application des lois fédérales. Je n'ai jamais entendu parler de cela auparavant. Pouvez-vous me donner des explications à ce sujet?

M. Hansen: C'est une décision qui a été prise pour regrouper divers services ayant des intérêts communs. Par exemple, beaucoup de domaines faisant partie de mon programme concernent la frontière, y compris, entre autres, la sûreté maritime. C'est évidemment la même chose pour le service de l'immigration et des passeports. Parfois, nous avons affaire aux mêmes intervenants. Pourtant, nous voulions être certains qu'il n'y avait pas de cloisonnement au sein de notre organisation. Même si chacun de ces services conserve son statut normal, ils sont regroupés dans un même secteur et relèvent d'un officier qui est responsable de toute la question de l'intégrité de la frontière.

Le sénateur Forrestall: Est-ce là une initiative canadienne?

M. Hansen: Cela ne vient pas du Bureau de la sécurité intérieure des États-Unis. C'est seulement à la GRC. Ce que nous voyons, c'est que cette même structure est reproduite dans certaines des divisions. Certaines de nos divisions regroupent leurs ressources du service de l'immigration et des passeports et celles du service des douanes. L'idée est qu'elles peuvent être envoyées là où le besoin se fait le plus sentir, pourvu qu'il s'agisse d'une frontière.

Le sénateur Forrestall: À cet égard, avez-vous informé le Bureau de la sécurité intérieure et le secrétaire Ridge de vos plans?

Mr. Hansen: I know the director general of border integrity has met with people from Homeland Security. He has made presentations in Colorado on the structure of the RCMP, as well as to other groups down there. Certainly, they are aware of it.

Senator Banks: Can you rent a big icebreaker? You said you might be able to charter a big icebreaker.

Mr. Gadula: In the past, we have chartered vessels with an Arctic ice capability. Often, these vessels are built by the oil companies. When they are on the market, they are available for charter. We have done that in the short term.

Senator Banks: Superintendent, you mentioned in your opening remarks that you were concerned about the lack of capability of the force to board and inspect ships in the St. Lawrence Seaway. I guess you would not be able to use a naval vessel because they do not go there. Why would you have a particular lack of capacity to conduct an armed boarding in the St. Lawrence Seaway? Would not the Coast Guard say, "We will take you there"?

Mr. Hansen: It is not just a matter of getting a platform. We have done 23 armed boardings in the last five years. All but one have been on either coast. There has never been a need in the past to conduct them. Therefore, we have not built that capability. We have some resources that are trained in emergency response teams. In other words, they are trained to do assaults on land. However, they are not trained in the central region, nor do they have the equipment to conduct armed shipboardings at sea.

Senator Banks: If you wanted to do that, you would need to move somebody from Halifax to Montreal, for example, would you not?

Mr. Hansen: There are several options, which we are still discussing. One would be to bring people in from either coast, along with the equipment. Again, it will depend on things like time.

As well, we are talking to the OPP and the SQ, although they do not have the capability either.

Finally, if it were serious urgent, there is also the possibility of JTF2.

There are some other options available.

Senator Banks: Would JTF2 have training to do shipboarding?

Mr. Hansen: Yes.

M. Hansen: Je sais que le directeur général de l'intégrité de la frontière a rencontré des représentants du Bureau de la sécurité intérieure. Il a présenté des exposés au Colorado sur la structure de la GRC et a discuté de cette question avec d'autres groupes aux États-Unis. Les Américains sont certainement au courant de nos plans.

Le sénateur Banks: Pouvez-vous affréter un gros brise-glace? Vous avez dit qu'il se pourrait que vous puissiez le faire.

M. Gadula: Nous avons déjà affréte des navires capables de naviguer dans les glaces de l'Arctique. Souvent, ces navires sont construits par les pétrolières. Lorsqu'ils sont sur le marché, ils peuvent être affrétés. C'est quelque chose que nous avons déjà fait à court terme.

Le sénateur Banks: Monsieur le surintendant, vous avez mentionné dans vos remarques préliminaires que vous étiez inquiet parce que la GRC n'a pas la capacité d'arraisonner et d'inspecter des navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Je suppose que vous ne pourriez pas utiliser un navire militaire parce qu'ils ne vont pas là. Pourquoi seriez-vous incapables d'effectuer un arraisonnement armé dans la Voie maritime du Saint-Laurent? La Garde côtière ne vous emmènerait-elle pas là où vous devriez vous rendre?

M. Hansen: Ce n'est pas seulement une question de transport. Nous avons effectué 23 arraisonnements armés au cours des cinq dernières années. Tous, sauf un, étaient sur l'une ou l'autre des côtes. Nous n'avons jamais eu besoin d'effectuer ce genre d'arraisonnements dans le passé et nous n'avons donc pas développé cette capacité. Nous avons des ressources qui sont formées pour faire partie de groupes tactiques d'intervention. Autrement dit, ces gens sont formés pour effectuer des assauts terrestres. Cependant, dans la région du centre, nos gens ne sont pas formés pour effectuer des arraisonnements armés en mer et n'ont pas l'équipement nécessaire.

Le sénateur Banks: Si vous vouliez faire cela, vous devriez faire venir des gens de Halifax à Montréal, par exemple, n'est-ce pas?

M. Hansen: Il y a plusieurs options, dont nous discutons encore. L'une d'entre elles serait de faire venir des gens de l'une des deux côtes, ainsi que l'équipement nécessaire. Encore une fois, cela dépendra de facteurs comme le temps dont nous disposons.

Nous discutons également de cette question avec la Police provinciale de l'Ontario et la Sûreté du Québec, même si elles n'ont pas cette capacité non plus.

Enfin, s'il y avait une urgence grave, nous pourrions toujours faire appel à la FOI 2.

Il y a aussi certaines autres options possibles.

Le sénateur Banks: La FOI 2 est-elle formée pour arraisonner des navires?

M. Hansen: Oui.

The Chairman: Why would it be any different from boarding a vessel on the high seas? We are seeing people come from helicopters. We are seeing people go out on Zodiacs. What is the difference?

Mr. Hansen: It is not much different, except we do not have the resources, equipment or training in the central region as opposed to either coast. We have not had the need to develop it.

The Chairman: Do you not have the capacity to get it from Halifax to Quebec City?

Mr. Hansen: We do, but it is limited because it would take time. It would be a matter of the length of time that we had to respond.

The Chairman: If you said, "Go today," could you not have somebody there at six o'clock tonight?

Mr. Hansen: That would be pushing it a bit, but we could have somebody there tomorrow with the equipment, depending on where in the St. Lawrence or Great Lakes it was.

Senator Banks: You talked about the concentration of surveillance and enforcement at our three major ports. That is the point behind the recommendations made by us and others about layered surveillance and moving it further out. I presume you would agree with that.

Given that, do you think that it would be a good idea to combine in one agency that is easy to command and operate all of the agencies that are now responsible for marine security offshore? Would that not be better than trying to bring all these things together?

Mr. Hansen: It would be difficult because we have 16 different agencies that are part of the Interdepartmental Marine Security Working Group.

Senator Banks: The tail is wagging the dog. I understand that all the groups are different and they all have their own bailiwick, but we have to look at the situation from the opposite end, identify the problem and determine to solve it. It seems to me that the best way to solve the problem might not be to say that we must ensure that 16 different agencies have, from time to time, different responsibilities. That would not be an answer that would occur to most rational people. Would it not make sense to have somebody in charge of offshore matters and move that parameter out?

Mr. Hansen: With respect to the national security threat, the RCMP are responsible under the Security Offences Act. I am familiar with what has happened in the States with Homeland Security. You must consider that there are many players other than the 16 government departments. There are police forces of jurisdiction and the port authorities.

Senator Banks: Let's say that the threat is 40-miles offshore. What would happen? You are the police force of jurisdiction.

Le président: Pourquoi serait-ce différent de l'arraisonnement d'un navire en haute mer? Nous voyons des gens se servir d'hélicoptères ou de canots pneumatiques pour arraisonner des navires. Quelle est la différence?

M. Hansen: Ce n'est pas très différent, sauf que nous n'avons pas les ressources, l'équipement ni la formation nécessaires dans la région du centre, alors que nous l'avons sur les deux côtes. Nous n'avons pas encore eu besoin de développer cette capacité.

Le président: N'êtes-vous pas capables de faire venir les ressources nécessaires de Halifax à Québec?

M. Hansen: Oui, mais cette option est limitée parce que cela prendrait du temps. Cela dépendra du temps que nous avons pour réagir.

Le président: Si vous demandiez à des gens d'y aller aujourd'hui, ne pourraient-ils pas être là à 18 heures ce soir?

M. Hansen: Ce serait un peu trop demander, mais nous pourrions avoir des gens sur les lieux demain avec l'équipement nécessaire, selon l'endroit exact où ils devraient se rendre sur le Saint-Laurent ou dans les Grands Lacs.

Le sénateur Banks: Vous avez parlé de la concentration des efforts de surveillance et d'application de la loi dans les trois principaux ports. C'est ce qui ressortait des recommandations faites par nous et par d'autres au sujet de la surveillance portuaire élargie. Je suppose que vous êtes d'accord avec nous sur ce point.

Dans ce contexte, croyez-vous que ce serait une bonne idée de regrouper en un seul organisme qui serait facile à diriger tous les organismes qui sont actuellement responsables de la sûreté maritime au large des côtes? Ne serait-ce pas plus facile que d'essayer de coordonner les activités de tous ces organismes?

M. Hansen: Ce serait difficile parce que nous avons 16 organismes différents qui font partie du groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Le sénateur Banks: C'est la queue qui commande la tête. Je comprends que tous les groupes sont différents et qu'ils ont tous leur propre secteur de compétence, mais nous devons regarder la situation à l'inverse, cerner le problème et trouver une façon de le régler. Il me semble que la meilleure façon d'y arriver n'est pas de dire que nous devons nous assurer que 16 organismes différents ont, de temps en temps, des responsabilités différentes. Ce n'est pas là la réponse qui vient naturellement à l'esprit de la plupart des gens sensés. Ne serait-il pas plus sensé d'avoir un seul service qui soit responsable des questions relatives à la sécurité au large des côtes et d'élargir le périmètre?

M. Hansen: Pour ce qui est des menaces à la sécurité nationale, la GRC a des responsabilités à assumer en vertu de la Loi sur les infractions en matière de sécurité. Je sais ce qui s'est passé aux États-Unis avec le Bureau de la sécurité intérieure. Vous devez tenir compte du fait qu'il y a bien d'autres intervenants en plus des 16 ministères et organismes gouvernementaux. Il y a les services de police locaux et les autorités portuaires.

Le sénateur Banks: Disons que la menace est à 40 milles au large des côtes. Qu'arriverait-il? C'est votre service de police qui serait responsable dans un tel cas.

Mr. Hansen: It would depend on the threat. Once it is identified as a terrorist threat, then our national operations centre would become engaged. It would direct the operations and bring the key people on board from all government departments including DND. The local Divisional Emergency Operations Centre off the coast of Nova Scotia would also open.

Senator Banks: That is part of my question: When some weird thing happens 10 or 15-miles offshore, we may not know what it is. We do not know whether it is terrorists or whether somebody needs help. What we do not want to happen is to have everyone saying, "I don't know if it's my responsibility. Whose responsibility is it?" Should there not be one button to push?

Mr. Hansen: If there were any possibility that it could be terrorist or criminal activity, then it would be the responsibility of the local emergency team, whether it originated with Transport Canada or whatever.

I know that you are suggesting that the great unknown is out there with a strange vessel. You have to decide what to do with the vessel. That actually happens to a certain extent. Canada Customs and Revenue Agency targets vessels all the time for further examination. The call on the vessel might come in from coastal watch.

Senator Banks: CCRA, according to what you said, is responsible for interdicting, examination and identifying problem vessels, but they do not have any teeth. They cannot push their way through a door.

Mr. Hansen: We would assist them. At the ports of entry, they are the first response under the Customs Act. They are the first level of Canadian authority.

Senator Banks: If we want to deal with the question of the number of ports at which we do not have permanent people, and if we want to move that fence out further into the ocean and interdict or examine, or at least identify, people further away before they have a chance to get into a little port that is unattended, one way would be to put somebody on board and do some inspections.

Mr. Hansen: You are correct. One way would be that. You are touching upon the information sharing that we mentioned earlier.

Senator Banks: Is that happening?

Mr. Hansen: It is not happening as well as it should be.

Senator Banks: What is in the way?

Mr. Hansen: There are two issues. One issue is legal, and the other is technical.

Senator Banks: The legal one has to do with privacy. What is the technical issue?

M. Hansen: Cela dépendrait de la menace. Une fois qu'on aurait déterminé qu'il s'agit d'une menace terroriste, le problème serait confié à notre Centre national des opérations. C'est lui qui dirigerait les opérations et qui ferait appel aux personnes-clés venant de divers ministères et organismes, y compris la Défense nationale. Le Centre divisionnaire des opérations d'urgence en Nouvelle-Écosse entrerait également en action.

Le sénateur Banks: Ce qui suit fait aussi partie de ma question: lorsque quelque chose d'étrange se passe à 10 ou 15 milles au large des côtes, il se peut que nous ne sachions pas exactement ce dont il s'agit. Nous ne savons pas s'il s'agit de terroristes ou de quelqu'un qui a besoin d'aide. Ce que nous ne voulons pas voir se produire, c'est que chacun des organismes se mette à dire qu'il ne sait pas si c'est sa responsabilité. Ne devrait-il pas y avoir un seul bouton sur lequel on pourrait appuyer?

M. Hansen: S'il était possible qu'il s'agisse d'une activité terroriste ou criminelle, ce serait l'équipe d'urgence locale qui serait responsable, qu'elle relève de Transports Canada ou de qui que ce soit d'autre.

Je sais que vous donnez l'exemple d'un navire suspect qui est dans nos eaux sans qu'on sache ce qu'il est en train de faire. Il faut décider quoi faire avec ce navire. Cela arrive parfois, dans une certaine mesure. L'Agence des douanes et du revenu du Canada cible souvent des navires pour les soumettre à un examen minutieux. L'appel concernant ce navire vient parfois de notre service de surveillance côtière.

Le sénateur Banks: D'après ce que vous avez dit, l'ADRC a la responsabilité d'interdire, d'examiner et d'identifier les navires problèmes, mais elle n'a pas suffisamment de pouvoirs. Elle ne peut pas défoncer une porte.

M. Hansen: Nous l'aiderions. Aux points d'entrée, c'est l'ARDC qui est l'organisme de première ligne aux termes de la Loi sur les douanes. Ses agents sont les autorités canadiennes de premier niveau.

Le sénateur Banks: Si nous voulions régler la question du nombre de ports qui sont sans surveillance permanente et si nous voulions élargir le périmètre pour pouvoir interdire ou examiner ou au moins identifier les navires plus loin au large des côtes avant qu'ils n'aient la chance d'entrer dans un petit port non surveillé, un moyen d'y arriver serait d'avoir quelqu'un à bord qui pourrait faire des inspections.

M. Hansen: Vous avez raison. Ce serait une possibilité. Cela revient à la question du partage des renseignements que nous avons mentionnée plus tôt.

Le sénateur Banks: Est-ce que cela se fait?

M. Hansen: Pas autant que cela devrait se faire.

Le sénateur Banks: Quels sont les obstacles?

M. Hansen: Il y a deux obstacles, un de nature juridique, et l'autre de nature technique.

Le sénateur Banks: Celui de nature juridique concerne la protection de la vie privée. Quel est celui de nature technique?

Mr. Hansen: Currently, we do not have one data bank that communicates with everyone. The CANMAR study will tell us if we could use it as a platform. We are depending on people, working relationships and MOUs. I would rather depend on both people and technology, if I could.

The Chairman: Things change. You are saying that you will run this operation from an operations centre someplace.

Mr. Hansen: There are two op centres. There is a national operational centre in Ottawa, the headquarters, and that is automatically activated. That office has links to all the divisions and government departments. A second centre called the Divisional Emergency Operations Centre, DEOC, would also be activated.

The Chairman: Where is it in Nova Scotia?

Mr. Hansen: It is in Halifax.

The Chairman: Where is it in British Columbia?

Mr. Hansen: In Vancouver.

The Chairman: What about Esquimalt.

Mr. Hansen: It would not be there. It is run out of divisional headquarters in Vancouver.

The Chairman: There will be situations which will be run out of Esquimalt. Why do we have all these command centres when you could consolidate them, bring all the expertise to one spot, share information around the same table and have the decisions made by somebody there? You describe a model that has a multiplicity of things. We are puzzled over the duplication.

Mr. Hansen: I am not sure that it would be considered duplication. Our DEOCs have specialized equipment that is not easily mobile.

In addition, if there is an incident at a particular location, there will be an incident commander. We will have resources on site.

I would not want to convey the impression that everything would be run from Ottawa or division headquarters. That is not the case.

Senator Banks: The chairman is not asking that question. Here is the situation. There is a ship off the West Coast of Vancouver Island, and there is something suspicious. There is a Department of National Defence operational command centre in Esquimalt. There is an RCMP command centre in Vancouver.

Mr. Hansen: That is right.

Senator Banks: Why? They are both concerned with the same information. They are getting the same information about the same ship in the same situation. We have a communications problem, because we have two command centres. No one knows

M. Hansen: Actuellement, nous n'avons pas une banque de données accessible à tous les intervenants. L'étude sur CANMAR nous dira si nous pouvons nous servir de ce système comme plateforme. Nous devons compter sur les gens, la collaboration et les protocoles d'entente. J'aimerais mieux que nous puissions compter à la fois sur les gens et sur la technologie, si c'était possible.

Le président: Les choses changent. Vous disiez que vous dirigeriez ce genre d'opération depuis un centre des opérations à quelque part.

M. Hansen: Il y a deux centres des opérations. Il y a le Centre national des opérations, à Ottawa, à la Direction générale, qui est activé automatiquement. Ce bureau est en liaison avec toutes les divisions et les divers ministères et organismes gouvernementaux. Un deuxième centre appelé Centre divisionnaire des opérations d'urgence, CDOU, serait également activé.

Le président: Où est situé ce centre en Nouvelle-Écosse?

M. Hansen: Il est situé à Halifax.

Le président: Où est-il situé en Colombie-Britannique?

M. Hansen: À Vancouver.

Le président: Pourquoi pas à Esquimalt?

M. Hansen: Il ne peut pas être à cet endroit. Il relève du quartier général divisionnaire à Vancouver.

Le président: Il y aura des situations qui nécessiteront une intervention dirigée depuis Esquimalt. Pourquoi avoir tous ces centres de commandement alors qu'on pourrait les regrouper, concentrer toute l'expertise à un seul endroit, partager les renseignements autour de la même table et avoir quelqu'un là qui puisse prendre les décisions? Vous décrivez un modèle comportant de multiples éléments. Nous comprenons mal tous ces dédoublements.

M. Hansen: Je ne suis pas certain qu'on puisse voir cela comme des dédoublements. Nos centres divisionnaires des opérations d'urgence ont de l'équipement spécialisé qui ne se transporte pas facilement.

De plus, si un incident survient à un endroit en particulier, il y aura un commandant du lieu de l'incident. Nous aurons des ressources sur place.

Je ne veux pas donner l'impression que toutes les opérations seraient dirigées depuis Ottawa ou depuis le quartier général divisionnaire. Ce n'est pas le cas.

Le sénateur Banks: Ce n'est pas là la question que le président a posée. Voici la situation. Il y a un navire suspect au large de la côte ouest de l'île de Vancouver. On a le centre de commandement opérationnel de la Défense nationale à Esquimalt. On a le Centre divisionnaire des opérations d'urgence de la GRC à Vancouver.

M. Hansen: C'est exact.

Le sénateur Banks: Pourquoi? Ils s'intéressent tous deux aux mêmes renseignements. Ils reçoivent tous deux les mêmes renseignements au sujet du même navire dans la même situation. Nous avons un problème de communication parce

yet whose responsibility this incident will be, but there are two communication centres creating a communications issue. That would not exist if the blips on the radar or the information were coming into one place. Next to you would be a sailor and next to him would be a CCRA fellow. That would be an operational command centre instead of there a centre, here a centre, everywhere a centre.

Mr. Hansen: That is what happens. That is exactly what you have in both the national and divisional centres. In the room, there is RCMP, DND and everyone that is involved.

Senator Banks: In the one in Ottawa?

Mr. Hansen: In every division. In the national room, there would be my counterparts from other government departments. In the divisional one, there would be counterparts from DND or whoever is involved.

Senator Banks: Could we do away with the DND operations centre in Esquimalt then?

Mr. Hansen: I would imagine that there are uses for that DND centre other than marine security. There are other uses for our centres as well. For example, NOC is used for incidents other than marine security. An example is 9/11.

Senator Banks: I am not convinced that we would not be better off without whatever communication shortcomings must exist between a command centre in Esquimalt and one in Vancouver.

The Chairman: Does your command centre in Vancouver have redundancy? If you have a problem there, is there a backup?

Mr. Hansen: I am not sure to be honest. I know that there is a back-up for computer systems. Whether they could move from one centre to another, I do not know. They would develop some capability I would imagine.

The Chairman: We have been to the emergency response centre in Vancouver. It is a nice facility. They have it set up with 9-1-1. They described to us a terrific backup centre in another part of town altogether. I would hate to have to do an inventory of command centres in town.

It strikes us that an extraordinary amount of coordination goes on. We are looking at this happening with the SARS epidemic. A certain amount of talk is going on between the command centre here and Health Canada. A centre is being run out of Queen's Park and centres being run out of each municipality. There is also communication back and forth between the hospitals.

que nous avons deux centres de commandement. Personne ne sait encore de qui relève l'incident, mais il y a deux centres de commandement, ce qui crée un problème de communication. Ce ne serait pas le cas si les échos sur le radar ou les renseignements arrivaient tous au même endroit. Il y aurait un marin à côté de vous, et un agent de l'ADRC à côté de lui. Il y aurait un seul centre de commandement et non plusieurs.

M. Hansen: C'est ce qui se passe. C'est exactement ce que nous avons au centre national et au centre divisionnaire. Dans la salle, il y a la GRC, la Défense nationale et toutes les autres parties intéressées.

Le sénateur Banks: Dans celui qui est situé à Ottawa?

M. Hansen: Dans chaque division. Au centre national, il y aurait mes homologues des autres ministères et organismes gouvernementaux. Au centre divisionnaire, il y aurait des homologues de la Défense nationale ou de toute autre partie intéressée.

Le sénateur Banks: Pourrions-nous alors nous passer du centre de commandement opérationnel de la Défense nationale à Esquimalt?

M. Hansen: J'imagine que ce centre peut servir à des fins autres que la sûreté maritime. Nos centres peuvent servir à d'autres fins aussi. Par exemple, on se sert du CNO pour des incidents qui ne sont pas liés à la sûreté maritime. Les événements du 11 septembre en sont un exemple.

Le sénateur Banks: Je ne suis pas convaincu qu'il ne serait pas préférable d'éliminer tout problème de communication qui doit certainement exister entre le centre de commandement d'Esquimalt et celui de Vancouver.

Le président: Votre centre de commandement à Vancouver est-il bien appuyé? Si vous avez un problème là-bas, y a-t-il des installations de secours?

M. Hansen: Je vous dirai franchement que je ne suis pas certain. Je sais qu'il y a des systèmes de secours pour ce qui est des systèmes informatiques. Je ne sais cependant pas s'ils pourraient être déplacés d'un centre à un autre. J'imagine qu'on trouverait un moyen de régler le problème.

Le président: Nous sommes allés au Centre divisionnaire des opérations d'urgence à Vancouver. Ce sont de belles installations, qui sont branchées sur le 9-1-1. Les gens là-bas nous ont décrit un magnifique centre de secours situé dans un autre secteur de la ville. Je ne voudrais pas avoir à faire l'inventaire de tous les centres de commandement qui existent là-bas.

Nous sommes frappés par tout le travail de coordination qui doit se faire. Nous voyons cela aussi dans le contexte de l'épidémie de SRAS. Il y a un certain niveau de communication entre le centre de commandement ici et Santé Canada. Il y a aussi un centre à Queen's Park et des centres dans chacune des municipalités. Et il y a aussi les hôpitaux qui sont en communication.

We visualize this happening whenever the balloon goes up just about anywhere. We wonder why people cannot make some efforts to anticipate these sorts of problems, and consolidate systems so there is a better focus, less redundancy and easier communications.

We get feeling that the wheel gets reinvented with every crisis, and that there is a perverse pride in this country that we will muddle through and be okay. Perhaps that is part of the Canadian character, but it seems to us that, every now and then, events like 9/11 give us a chance to stop and think whether we can actually do it better. If we think about it in advance, could not we consolidate some of these things and make them function? We are looking for feedback from the system that says, "Yes, we can consolidate some of these," and, "Yes, we do not have to have our own system. We think ours can be accommodated in a broader context, with all of our needs still being met, but in a coordinated fashion." Do you see any opportunity for that?

Mr. Hansen: I certainly think that we need better integration than we have. The command centres that we have are physical locations. They are there basically for convenience, all the facilities and so on. They even have kitchen facilities, so that if people have to stay there 24 hours, they can.

If that centre were not available for some reason, let us say there were two crises on the go, we would be put in the position of using somewhere else, whether it would be DND set up or something else. That is what we would have to do. We would rise to the occasion. To have one command centre for all eventualities, I think, would be difficult.

For example, the Coast Guard deals with situations that are different from those dealt with by the RCMP or DND. If we were in a situation where their facility was in use and we had a need for it, who would get priority? I understand what you are saying, but I think it may be difficult to have one-stop shopping, where there is one command centre for any eventuality.

Our is the lead agency in terms of a terrorist attack. Right now, this is where the command centre is set up. If that needed to be changed, it could be.

Senator Banks: To revert to questions of planning, I am sure you have had occasion to refer to our report in which we made recommendations about having a national maritime security plan. This morning we asked the following question of two different people, who are both members of the Interdepartmental Marine Security Working Group, and we got two different answers. The question was: Is there going to be a plan? In one case, we got the answer, "No, that is not the purpose of it," if I recall correctly;

Nous voyons cela partout où un problème survient. Nous nous demandons pourquoi les gens ne font pas des efforts pour prévoir ce genre de chose et pour regrouper les systèmes afin de pouvoir réagir de façon plus efficace, réduire les dédoublements et faciliter la communication.

Nous avons l'impression qu'on réinvente la roue chaque fois qu'une crise se produit et que les gens ici tirent une fierté un peu perverse du fait que nous finissons toujours par nous tirer d'affaire. C'est peut-être un trait de caractère propre aux Canadiens, mais il nous semble que, de temps en temps, des événements comme ceux du 11 septembre nous donnent la chance de réfléchir pour voir si nous ne pourrions pas mieux faire les choses. Si nous y pensons, ne pourrions-nous pas regrouper certains de ces systèmes et en assurer le fonctionnement efficace? Nous voulons entendre les divers intervenants dire «Oui, nous pouvons regrouper certains de ces systèmes» et «Oui, nous n'avons pas besoin de notre propre système; nous croyons que notre système peut être intégré à un système plus vaste qui répondrait à tous nos besoins, mais de façon coordonnée». Voyez-vous cela comme une possibilité?

M. Hansen: Je crois certainement que nous avons besoin d'une meilleure intégration. Les centres de commandement que nous avons sont des lieux physiques. Ils sont là essentiellement pour répondre aux besoins, avec toutes les installations et ainsi de suite. Ils sont même équipés de cuisines afin que les gens puissent y rester 24 heures si c'est nécessaire.

Si ce centre n'était pas disponible pour quelque raison que ce soit, disons s'il y avait deux crises en même temps, nous serions obligés d'utiliser un autre endroit, qu'il soit établi par la Défense nationale ou par qui que ce soit d'autre. C'est ce que nous devrions faire. Nous trouverions une solution. À mon avis, il serait difficile d'avoir un seul centre de commandement pour toutes les situations d'urgence.

Par exemple, la Garde côtière doit intervenir dans des situations différentes de celles qui nécessitent l'intervention de la GRC ou de la Défense nationale. Si nous étions dans une situation où les installations étaient utilisées et nous en avons besoin, qui aurait la priorité? Je comprends ce que vous dites, mais je crois qu'il serait difficile d'avoir un seul centre de commandement pour toutes les situations d'urgence.

C'est notre organisme qui a le premier rôle en cas d'attaque terroriste. Actuellement, c'est de cette façon que le centre de commandement est établi. S'il fallait changer cela, on pourrait le faire.

Le sénateur Banks: Pour revenir à la question de la planification, je suis certain que vous avez eu l'occasion de consulter notre rapport dans lequel nous faisons des recommandations concernant l'établissement d'un plan national sur la sûreté maritime. Ce matin, nous avons posé la même question à deux personnes différentes, qui font toutes deux parties du groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, et nous avons obtenu deux réponses différentes. La question était la

and in the other case, we the answer we got was, “Yes, we are working toward a plan.”

Before you answer the question, you should know that I have an inbred cynicism about bureaucracy, not about bureaucrats, but about bureaucracy and the tendency to say, “If there is a problem, let’s form a committee, or a study group or a working group.” We really have communications problems.

Is someone working toward what could reasonably be defined as a national maritime security plan for Canada? If this were a trial, I would ask this question of each of you separately to see if your answers were the same.

The Chairman: We will do this in order of rank, starting with the corporal and moving to the superintendent.

Senator Banks: We will ask you first, corporal, because we want to know the truth.

The Chairman: The truth will be in all four answers.

Mr. Caron: Very simply, we already have something in place that answers most of those questions, and it is working very well. We have an emergency plan in every province that allows the deployment of emergency response teams for any type of incident. That is already in place.

Of course, my mandate was related to drug smuggling only, but we have incorporated terrorism and smuggling of aliens and whatnot into that.

My answer is simply that there is a plan in place. We can make it better. It is just a matter of getting people more involved and having easy access to the assets of other departments. It is not a matter of just working around the protocols and making it happen because it is already in place.

The Americans are helping a lot. I was in Riverside, California, a month ago, where the Air and Marine Interdiction Division is located, and they have agreed to assist us in the tracking of suspicious ships and airplanes. They have asked that we supply or deploy two members on a permanent basis to analyze the intelligence they have, and to further the information on our ports here in Canada.

I think it is matter of improving what is already in place; having easy access to the assets of the different departments; and, perhaps, there could be a little bit more training with the other teams on the DND assets.

The Chairman: I have a feeling he is going to make sergeant.

Mr. Hansen: That was a good answer. I can expound upon that a little bit. I think the closest thing we would have to what you are asking for is the National Counterterrorism Plan. That would be put into effect immediately upon confirmation of a terrorist incident. As Mr. Caron mentioned, we also have local contingency plans to deal with different types of disasters on

suivante: y aura-t-il un plan? Dans un cas, la réponse était qu’il n’y aurait pas de plan, que ce n’était pas là le but recherché, si je me souviens bien. Dans l’autre cas, la réponse était que, oui, on travaillait à l’élaboration d’un plan.

Avant que vous ne répondiez à la question, vous devriez savoir que j’ai naturellement tendance à être cynique au sujet de la bureaucratie, non pas au sujet des bureaucrates, mais au sujet de la bureaucratie et de la propension à dire «S’il y a un problème, formons un comité, ou un groupe d’étude, ou un groupe de travail». Nous avons vraiment des problèmes de communication.

Est-ce que quelqu’un travaille à l’élaboration de ce qu’on pourrait raisonnablement définir comme un plan national sur la sûreté maritime pour le Canada? Si nous étions à un procès, je poserais cette question à chacun de vous séparément pour voir si vos réponses seraient les mêmes.

Le président: Nous allons procéder selon le grade, en allant du caporal au surintendant.

Le sénateur Banks: Nous allons d’abord vous poser la question à vous, caporal, parce que nous voulons la vérité.

Le président: La vérité sera dans les quatre réponses.

M. Caron: Très simplement, nous avons déjà quelque chose en place qui répond à la plupart de ces questions, et cela fonctionne très bien. Nous avons un plan d’urgence dans chaque province qui permet le déploiement de groupes tactiques d’intervention pour n’importe quel genre d’incident. Cela existe déjà.

Évidemment, mon mandat concernait uniquement le trafic des stupéfiants, mais nous avons inclus dans ce plan les activités liées au terrorisme, au passage de clandestins et ainsi de suite.

Ma réponse est simplement qu’il existe déjà un plan. Nous pouvons l’améliorer. Il suffit d’amener les gens à y participer plus activement et d’avoir accès aux ressources des autres ministères et organismes. Il ne s’agit pas ici de simplement se servir des protocoles pour faire quelque chose puisque le plan existe déjà.

Les Américains nous aident beaucoup. Il y a un mois, j’étais à Riverside, en Californie, où est située la Air and Marine Interdiction Division, et ces gens ont accepté de nous aider à repérer les navires et avions suspects. Ils nous ont demandé de fournir ou de déployer deux agents de façon permanente pour analyser les renseignements qu’ils ont et pour leur donner plus d’information sur nos ports ici, au Canada.

Je crois qu’il s’agit simplement d’améliorer ce qui est déjà en place, d’avoir accès aux ressources des différents ministères et organismes et peut-être aussi d’avoir un peu plus de formation avec les autres équipes sur les ressources de la Défense nationale.

Le président: J’ai bien l’impression qu’il sera promu au grade de sergent.

M. Hansen: C’était une bonne réponse. Je peux donner un peu plus de précisions à ce sujet. Je crois que ce que nous avons qui se rapproche le plus de ce vous demandez est le Plan national de lutte contre le terrorisme, qui entrerait en vigueur dès confirmation d’un incident terroriste. Comme M. Caron l’a mentionné, nous avons aussi des plans d’urgence locaux pour

site, but the National Counterterrorism Plan would be “the plan” that we have right now. I am not aware of anything dealing specifically with marine security.

Senator Banks: Is the Interdepartmental Marine Security Working Group working at simply improving what is already there as opposed to looking for something new?

Mr. Hansen: The group has done a great deal of work in the past year. I think it has gone further than improving what was already there. In many cases there was not anything there. The gaps that we identified as a group had to be addressed. I would have been very uncomfortable, perhaps a year and a half ago, appearing in front of this committee without the work that the committee has done. We still have a ways to go, but we have taken a number of steps in the right direction.

Mr. Gadula: My view is a little different. I am relatively new to this file, but we do have significant resources put into the Interdepartmental Marine Security Working Group. We have all concluded that there are no turf wars in this, that the only turf we are talking about is Canada and the waters surrounding it.

As I mentioned earlier, our goal is a coordinated, fully interoperable surveillance detection and response system. This means there has to be a plan to ensure that you have that. I will ask Mr. Meisner to tell you what the working group is doing. My view is that there has to be a plan or we should not put all the work into this.

Mr. Meisner: The Interdepartmental Marine Security Working Group has developed a Memorandum of Cabinet, an MC, which includes a security plan that deals with the gaps and vulnerabilities. It lays the foundation of the next step, which is fully assessing the initiatives that will be put in place, having a mechanism to review them continually to see whether they are as adequate as they are supposed to be, and developing a longer-term strategy. The guts of the plan are already in that MC that was put together by the working group.

Senator Banks: We just have not seen it yet.

On the basis of your remarks about the Coast Guard, as someone on the outside, I would like you to respond to that. I think the average Canadian would say that, given the things you said about the Coast Guard, surveillance, sovereignty, security, and so on, the fact that the Canadian Coast Guard “has no authority,” to use your words, to stop or board vessels caught in the performance of illegal acts at sea, except for very specific circumstances having to do with pollution, is silly. Would you address that in light of the answer you gave earlier about the practicality of having at least a peace officer enforcement capability extent in the Coast Guard? You have 104 vessels. They are out and about all the time. It seems a waste that there is not an enforcement capability extant on any of those vessels.

réagir à divers genres de catastrophes sur place, mais le Plan national de lutte contre le terrorisme serait vraiment le plan que nous avons actuellement. À ma connaissance, il n’y a rien qui traite précisément de la sûreté maritime.

Le sénateur Banks: Le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime travaille-t-il simplement à l’amélioration de ce qui existe déjà au lieu de chercher quelque chose de nouveau?

M. Hansen: Le groupe a fait beaucoup de travail au cours de la dernière année. Je crois qu’il a fait plus qu’améliorer ce qui existait déjà. Dans bien des cas, il n’existait rien du tout. Il a fallu combler les lacunes décelées par le groupe. J’aurais été très mal à l’aise, il y a un an et demi peut-être, de venir témoigner devant ce comité sans le travail accompli par le groupe. Nous avons encore beaucoup à faire, mais nous avons fait un certain nombre de pas dans la bonne direction.

M. Gadula: Mon point de vue est un peu différent. Ce dossier est relativement nouveau pour moi, mais nous avons investi des ressources considérables dans le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Nous avons tous conclu qu’il n’y avait pas de guerre territoriale ici, que le seul territoire en cause est le Canada et les eaux qui l’entourent.

Comme je l’ai mentionné plus tôt, notre but est d’arriver à un système de surveillance, de détection et d’intervention qui soit coordonné et entièrement interopérable. Cela veut dire qu’il doit y avoir un plan. Je vais demander à M. Meisner de vous dire ce que fait le groupe de travail. Selon moi, il doit y avoir un plan sinon nous ne devrions pas investir autant d’efforts dans ce dossier.

M. Meisner: Le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a préparé un mémoire au Cabinet qui comprend un plan faisant ressortir les lacunes et les vulnérabilités. Il jette les bases de la prochaine étape, qui consiste à faire une évaluation complète des initiatives qui seront mises en place, à établir un mécanisme permettant de les réexaminer continuellement pour voir si elles sont aussi efficaces qu’elles sont censées l’être et à élaborer une stratégie à plus long terme. Les principaux éléments du plan sont déjà dans le mémoire au Cabinet qui a été préparé par le groupe de travail.

Le sénateur Banks: Nous ne l’avons simplement pas encore vu.

Pour revenir aux remarques que vous avez faites au sujet de la Garde côtière, je voudrais, en tant que personne de l’extérieur, que vous répondiez à la question suivante. Je crois que le Canadien moyen dirait que, compte tenu des choses que vous avez mentionnées au sujet de la Garde côtière en ce qui a trait à la surveillance, à la souveraineté, à la sécurité et ainsi de suite, il est tout à fait ridicule que la Garde côtière canadienne n’ait pas le pouvoir d’arraisonner des navires qui se font prendre à commettre des actes illégaux en mer, sauf dans certaines circonstances bien précises liées à la pollution. Pourriez-vous répondre à cette question à la lumière de la réponse que vous avez donnée plus tôt concernant l’opportunité d’avoir au moins des pouvoirs d’application de la loi sur les navires de la Garde côtière? Vous avez 104 navires qui sont constamment en service. Il semble que ce soit du gaspillage qu’on n’ait pas de pouvoirs d’application de la loi sur aucun de ces navires.

Mr. Gadula: I would agree with the description you gave of an average Canadian who might think about this. Under the current mandate, that is where we are.

Senator Banks: Should we not change it?

Mr. Gadula: There is room for exploring an enforcement role and what it means in terms of training, resources and how it would affect the mandate. The example I would leave you with is a little different from the broad security measure we are talking about. If a citizen has a lifeboat in his or her community and sees a recreational boater breaking the law, but has no power to do anything about, it then that citizen is upset. That applies to the people on a Coast Guard ship. The enforcement piece must be further explored. In the small 'e' sense, we have a draft enforcement policy that we are now considering to see how far we can push that envelope.

Senator Banks: When would you be able to let us know about that?

Mr. Gadula: We are taking it to our board for discussion next week.

The Chairman: You can come back the week thereafter for hearings.

Mr. Gadula: We would like to have their comments. Then we will have to look at the impact on resources and training. It is certainly not a secret, and we would be pleased to share those results with you when we have something definitive to put forward.

Senator Banks: We would be grateful. We may even remind you of that.

The Chairman: Gentlemen, I would like to thank you very much. It has been an instructive afternoon. We have appreciated the information you have shared with us. We look forward to receiving some information that we have requested from you. You have assisted us in our studies a great deal.

For those of you following our work, in a few minutes we will be hearing from Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Department of Citizenship and Immigration Canada; and Ms. Maureen Tracy, Director, Policy and Operations, Canada Customs and Revenue Agency. If you have any questions or comments, please visit our Web site by going to www.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 assistance in contacting members of the committee.

Senator Tommy Banks from Alberta has just joined us. He is well known to Canadians as one of our most accomplished and versatile musicians and entertainers. He was appointed to the Senate in 2000. Senator Banks is Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. His committee is currently studying nuclear safety and control.

M. Gadula: Comme vous le dites, c'est ce que pourrait penser de la situation le Canadien moyen. Aux termes du mandat actuel, voilà où nous en sommes.

Le sénateur Banks: Ne devrions-nous pas changer cela?

M. Gadula: On pourrait explorer un éventuel rôle d'application de la loi, ce que cela supposerait sur le plan de la formation et des ressources et les répercussions que cela aurait sur le mandat. L'exemple que je pourrais vous donner est un peu différent des mesures de sécurité générales dont nous parlons. Si un citoyen a un canot de sauvetage dans sa communauté, qu'il voit un plaisancier enfreindre la loi, mais qu'il n'a aucun pouvoir pour intervenir, il est alors contrarié. C'est ce que ressentent les gens à bord des navires de la Garde côtière. Il faut explorer davantage le volet de l'application de la loi. Nous étudions actuellement un projet général de stratégie d'application de la loi afin de déterminer dans quelle mesure nous pouvons promouvoir cette idée.

Le sénateur Banks: Quand pourrez-vous nous tenir au courant des résultats de votre étude?

M. Gadula: Nous soumettrons le projet à notre conseil d'administration, pour discussion, la semaine prochaine.

Le président: Vous pourrez revenir la semaine suivante, dans le cadre de nos audiences.

M. Gadula: Nous voudrions savoir ce que les membres du conseil d'administration en pensent. Nous examinerons ensuite les répercussions sur le plan des ressources et de la formation. Cela n'a certainement rien de secret, et nous serions ravis de partager nos conclusions avec vous lorsque nous aurons un projet définitif à proposer.

Le sénateur Banks: Nous vous en serions reconnaissants. Il se pourrait même que nous vous rappelions cette invitation.

Le président: Messieurs, je vous remercie infiniment. Ce fut un après-midi très instructif. Nous avons apprécié l'information que vous avez partagée avec nous. Nous attendons avec impatience de recevoir les renseignements que nous vous avons demandés. Vous nous avez beaucoup aidés dans notre étude.

À l'intention de ceux qui suivent nos travaux, j'annonce que, dans quelques minutes, nous entendrons Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration, et Mme Maureen Tracy, directrice, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada. Si vous avez des questions ou observations, consultez notre site Web à l'adresse www.sen.sec.ca. Nous y affichons les témoignages de nos témoins ainsi le calendrier confirmé des audiences. Sinon, vous pouvez communiquer avec la greffière de notre comité, au 1-800-267-7362, pour obtenir de plus amples renseignements ou de l'aide pour vous mettre en rapport avec les membres du comité.

Le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, s'est joint à nous. Les Canadiens savent qu'il est un de nos musiciens et artistes les plus accomplis et polyvalents. Il a été nommé au Sénat en 2000. Le sénateur Banks est le président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Son comité étudie actuellement la surveillance et la sécurité nucléaires.

Welcome to our committee. Before proceeding with your opening statements, please give us some background on your qualifications to provide testimony before us.

Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Department of Citizenship and Immigration Canada: I am the Director General of the Enforcement Branch.

Ms. Diane Merpaw, Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination, Department of Citizenship and Immigration Canada: I have been an active member of the IMSWG, the Interdepartmental Marine Security Working Group.

Ms. Maureen Tracy, Acting Director General, Policy and Operations Division, Canada Customs and Revenue Agency: Although my day job, so to speak, is Director, Policy and Operations, I am here as Acting Director General. I have held that acting position for about six months now.

The Director General of Contraband and Intelligence for Canada Customs is responsible for policy and operational support for the customs intelligence program, both the strategic and the tactical programs. The DG is also responsible for overseeing the contraband interdiction program and the research, development and deployment of contraband detection technology.

Mr. Tom Kobolak, Senior Program Officer, Contraband and Intelligence, Canada Customs and Revenue Agency: I, too, have been serving on the Interdepartmental Marine Security Working Group.

Ms. Normoyle: Honourable senators, I would like to take this opportunity to share with you the mandate of Citizenship and Immigration Canada, known as CIC, regarding coastal security. CIC's mandate is to prevent inadmissible persons from gaining access to Canada via land, air and sea. Every person seeking to enter Canada must appear for an examination to determine if he or she is admissible to Canada.

The Canada Customs and Revenue Agency conducts this initial examination on behalf of CIC. All persons of interest are referred to Citizenship and Immigration Canada for final examination and determination of their admissibility to Canada.

Currently, CIC has limited dedicated resources that target and board vessels. In most cases, inland investigations officers examine crews and passengers only when called in by our colleagues in the Canada Customs and Revenue Agency. Due to multiple priorities and a high volume of enforcement files, regional management teams are only able to respond to these requests on an extremely limited basis.

In the marine security package approved by the Government of Canada in January of 2003, Citizenship and Immigration Canada proposed the passenger and crew initiative which will enhance our

Bienvenue à notre comité. Avant de faire vos déclarations préliminaires, veuillez nous expliquer à quel titre vous comparez devant notre comité.

Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada: Je suis la directrice générale de l'Exécution de la loi.

Mme Diane Merpaw, directrice adjointe suppléante, Développement de la politique et Coopération, Citoyenneté et Immigration Canada: Je suis une membre active du GTISM, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Mme Maureen Tracy, directrice générale suppléante, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada: Même si mon travail habituel est celui de directrice des Politiques et des Opérations, je suis ici à titre de directrice générale suppléante. J'occupe ce poste à titre de suppléante depuis environ six mois.

La directrice générale de la Contrebande et des Services de renseignement de Douanes Canada est chargée du soutien stratégique et opérationnel visant le programme des services de renseignement des douanes, pour le volet à la fois stratégique et tactique. La DG est aussi chargée de superviser le programme d'interdiction de la contrebande ainsi que la recherche, la mise au point et le déploiement de la technologie de détection de la contrebande.

M. Tom Kobolak, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des Services de renseignement, Agence des douanes et du revenu du Canada: Je fais moi aussi partie du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Mme Normoyle: Honorables sénateurs, je profite de l'occasion qui m'est offerte pour vous expliquer le mandat de Citoyenneté et Immigration Canada ou CIC en ce qui concerne la sécurité côtière. Le mandat de CIC consiste à empêcher les personnes inadmissibles d'accéder au Canada par voie terrestre, aérienne et maritime. Toute personne désirant entrer au Canada doit subir un examen visant à déterminer si elle est admissible.

L'Agence des douanes et du revenu du Canada effectue un examen initial au nom de CIC. Toutes les personnes qui franchissent cette première étape voient leur demande renvoyée à Citoyenneté et Immigration Canada qui en fait alors un examen final et détermine leur admissibilité au Canada.

CIC dispose actuellement de ressources limitées pour cibler les navires et monter à bord de ceux-ci. Généralement, les enquêteurs à terre examinent les cas des membres d'équipage et des passagers seulement lorsque leurs collègues de l'Agence des douanes et du revenu du Canada leur demandent de le faire. À cause des multiples priorités et du volume élevé de dossiers concernant l'application de la loi, les équipes de gestion régionales ont une capacité très limitée pour répondre à ces demandes.

Dans le cadre du programme de sécurité maritime que le gouvernement du Canada a approuvé en janvier 2003, Citoyenneté et Immigration Canada a proposé un projet visant

ability to screen, target and examine vessels, crew and passengers, and therefore enhance our interdiction capacity.

New immigration teams comprised of marine intelligence and enforcement officers will be created in British Columbia, Quebec and the Atlantic regions. A team of 8 full-time employees, comprised of one intelligence officer and seven marine enforcement officers, will be implemented in British Columbia and the Atlantic regions. The Quebec region will benefit from the addition of seven marine enforcement officers. Our Quebec region has a dynamic intelligence capacity today and will use this resource to assist the marine enforcement officers to fulfil their responsibilities.

The intelligence officer will be responsible for gathering, collating and analyzing information that will assist the marine enforcement teams to focus on vessels of interest.

Furthermore, the intelligence officer will be responsible for developing and maintaining effective intelligence networks with partner agencies such as the Canada Customs and Revenue Agency, the Royal Canadian Mounted Police, National Defence, the Department of Fisheries and Oceans, Transport Canada and CSIS.

In cooperation with the Canada Customs and Revenue Agency, the marine intelligence and enforcement officers will identify and board vessels of interest to examine crew and passengers with the objective of intercepting criminal groups, terrorists and illegal migrants at ports.

This proposed initiative would further enhance the effectiveness of the Immigration Control Officer Network, which has immigration officers doing intelligence and interdiction work in 44 countries abroad. The Immigration Control Officer Network has proved to be a valuable resource in identifying patterns of alien smuggling as well as individual stowaways. Immigration control officers also work closely with airline companies to identify possible terrorists and illegitimate migrants.

Citizenship and Immigration Canada is working with the United States and other jurisdictions to implement the multiple border strategy, which involves focusing inspection and interdiction strategies at all entry points along the travel continuum from source country to North American and finally, the Canada-U.S. border.

Viewed as concentric rings on a bull's eye, the outer ring represents the visa screening process. Moving inwards, the successive rings represent check-in with transport companies, point of initial embarkation, transit, point of final embarkation, international airports and seaports and, at the centre, the Canada-

les passagers et les membres d'équipage, projet qui nous permettra d'améliorer notre capacité de trier, de cibler et d'examiner les navires, les membres d'équipage et les passagers et, partant, notre capacité de les intercepter.

De nouvelles équipes d'immigration composées d'agents maritimes responsables des services de renseignement et de l'exécution de la loi seront créées dans les régions de la Colombie-Britannique, du Québec et de l'Atlantique. Une équipe de huit employés à plein temps comprenant un agent responsable des services de renseignement et de sept agents maritimes responsables de l'exécution de la loi seront en fonction dans les régions de la Colombie-Britannique et de l'Atlantique. La région du Québec bénéficiera de l'ajout de sept agents maritimes responsables de l'exécution de la loi. Notre région du Québec a actuellement une équipe dynamique responsable des services de renseignement et elle utilisera ces ressources pour aider les agents maritimes chargés de l'exécution de la loi à s'acquitter de leurs responsabilités.

L'agent des services de renseignement recueillera, colligera et analysera les informations qui aideront les équipes maritimes chargées de l'exécution de la loi à concentrer leurs efforts sur les navires suspects.

De plus, l'agent des services de renseignement établira et entretiendra des réseaux efficaces de renseignement avec des organismes partenaires comme l'Agence des douanes et du revenu du Canada, la Gendarmerie royale du Canada, la Défense nationale, le ministère des Pêches et des Océans, Transports Canada et le SCRS.

En coopération avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada, les agents maritimes responsables des services de renseignement et de l'exécution de la loi détermineront les navires suspects à bord desquels ils devront monter pour vérifier l'identité des membres d'équipage et des passagers afin d'intercepter, dans les ports, des membres de groupes criminels, des terroristes et des clandestins.

Ce projet permettra d'améliorer l'efficacité du réseau des agents de contrôle de l'immigration qui s'occupent des services de renseignement et font du travail d'interception dans 44 pays à l'étranger. Le réseau des agents de contrôle de l'immigration s'est avéré précieux pour déterminer les habitudes de contrebandiers et des passeurs étrangers. Les agents de contrôle de l'immigration travaillent aussi en étroite collaboration avec les transporteurs aériens afin d'identifier d'éventuels terroristes et passagers clandestins.

Citoyenneté et Immigration Canada travaille aussi avec les États-Unis et d'autres pays afin de mettre en oeuvre une stratégie frontalière à multiples volets qui comprend des stratégies d'inspection et d'interception à tous les points d'entrée des voyageurs étrangers venant en Amérique du Nord ainsi qu'à la frontière canado-américaine.

Si l'on imagine les cercles concentriques d'une cible, le cercle extérieur représente le processus de tri au moyen des visas. Les cercles qui se succèdent vers l'intérieur représentent les vérifications faites par les transporteurs, au point d'embarquement initial, au point de transit, au point

U.S. border. Citizenship and Immigration Canada is focusing intelligence and interdiction efforts at each of these checkpoints in order to keep illegitimate, potentially harmful individuals as far away from North America as possible.

The department is an active member of the Interdepartmental Marine Security Working Group and its subcommittees. The department is working closely with partner agencies to enhance collaboration and coordination within the parameters of the Privacy Act and the Charter. Within the department, CIC has struck a marine security working group with a mandate to develop standard operating procedures and to effectively implement the regional marine intelligence and enforcement teams.

Citizenship and Immigration Canada is committed to ensuring the security and safety of all Canadians while facilitating the movement of bona fide people and goods.

Ms. Tracy: I am pleased to be here today representing the Canada Customs and Revenue Agency on the topic of marine security. Many positive changes have taken place for us over the past 18 months. If you will permit me, I will take a few minutes to tell you about them.

Before I start, it would probably be useful to outline the role of the CCRA at marine ports of entry. As you know, in addition to their responsibility to administer the Customs Act, Canadian customs officers perform the primary screening function for a number of federal departments, such as Citizenship and Immigration, Health, and the Canadian Food Inspection Agency. When potential non-compliance with other government department legislation is suspected, whether it relates to imported goods, international passengers or crew, cases are referred to these departments for secondary examination. Customs officers are in place and available to provide assistance with enforcement actions as required.

With respect to the administration of the Customs Act, we are keenly interested in cargo that is being imported in marine containers, foreign vessels that are arriving at our ports and the crew on board. The volume of goods flowing into and out of marine ports and the need to ensure that the flow of legitimate trade is not unreasonably interrupted has required us to take a smart, risk-based approach to selecting containers for examination.

We have a very effective targeting program in place whereby Customs officers review information on all shipments destined for Canada. These officers have access to a number of public and law enforcement databases that assist them in identifying shipments that require a closer look. Our targeting program also extends to

d'embarquement final, dans les aéroports et les ports internationaux; le centre représente la frontière canado-américaine. Citoyenneté et Immigration Canada concentre ses efforts de renseignement et d'interception à ces points de vérification afin de garder aussi loin que possible de l'Amérique du Nord les visiteurs illégaux pouvant présenter un danger.

Le ministère est un membre actif du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et de ses sous-comités. Le ministère travaille en étroite collaboration avec des organismes partenaires afin d'améliorer la collaboration et la coordination conformément aux paramètres de la Charte et de la Loi sur la protection des renseignements personnels. À l'interne, CIC a formé un groupe de travail sur la sécurité maritime, groupe qui a pour mandat d'élaborer des normes de fonctionnement et d'utiliser efficacement les équipes maritimes responsables des services de renseignement et l'exécution de la loi au niveau régional.

Citoyenneté et Immigration Canada a à cœur d'assurer la sécurité et la sûreté de tous les Canadiens tout en facilitant le déplacement des marchandises légitimes et des personnes de bonne foi.

Mme Tracy: Je suis heureuse d'être ici aujourd'hui pour représenter l'Agence des douanes et du revenu du Canada dans le dossier de la sécurité maritime. De nombreux changements positifs sont survenus pour nous depuis 18 mois. Si vous me le permettez, je vais prendre quelques minutes pour vous en parler.

Avant toute chose, il serait probablement utile que j'explique le rôle de l'ADRC aux points d'entrée maritimes. Comme vous le savez sans doute, les agents canadiens des douanes sont non seulement chargés d'administrer la Loi sur les douanes, mais ils doivent aussi effectuer un tri préliminaire pour un certain nombre de ministères fédéraux comme Citoyenneté et Immigration, Santé Canada ainsi que l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Lorsqu'on soupçonne des cas de non-respect de lois relevant d'autres ministères, que ces cas concernent des biens importés, des membres d'équipage ou des passagers étrangers, ils sont renvoyés aux ministères visés pour faire l'objet d'un deuxième examen. Les agents des douanes sont sur place et sont disponibles pour aider, au besoin, à faire appliquer la loi.

En ce qui concerne l'administration de la Loi sur les douanes, nous nous intéressons de près aux marchandises qui sont importées dans des conteneurs maritimes, aux navires étrangers qui arrivent dans nos ports et aux membres d'équipage qui se trouvent à bord. Le volume de marchandises qui transitent par nos ports maritimes et la nécessité de veiller à ce que le commerce légitime ne soit pas indûment interrompu nous ont obligés à adopter une approche judicieuse et fondée sur les risques dans le choix des conteneurs qui sont examinés.

Nous avons un programme de ciblage très efficace dans le cadre duquel les agents des douanes examinent l'information sur tous les envois destinés au Canada. Ces agents ont accès à un certain nombre de bases de données qui sont de nature publique ou qui visent l'exécution de la loi et qui les aident à déterminer les

crew and the vessels themselves. Based on the targeters' work-up, certain suspect crewmembers and vessels are identified for a secondary Customs examination.

Customs officers working at marine ports receive extensive, specialized training. In fact, the Canada Customs and Revenue Agency's Marine Centre of Expertise in Halifax is held up internationally as one of the best schools of its kind.

At the Marine Centre, Customs officers are trained in targeting methodologies and techniques, container examination, the effective operation of specialized contraband detection technology and vessel deep rummage. "Deep rummage" means that the teams are trained to search vessels from top to bottom, including holds, engine rooms and other confined spaces.

You are probably also aware that the Canada Customs and Revenue Agency has recently acquired a number of gamma ray scanner machines, better known as VACIS machines. From a contraband detection technology perspective, this is probably the most important gain we have made in many years. These gamma ray units now allow us to scan entire containers for signs of security concerns or contraband. This enables us to get a good look at what is inside without having to undertake an extensive and time-consuming off-load examination. The gamma ray units, therefore, enable us to examine containers much more effectively. We began taking delivery of these units in late December, and already they are proving to be indispensable to our operation. By August of this year, we will have 11 units in operation at various locations across Canada.

The Canada Customs and Revenue Agency has also made considerable progress on the radiation protection and detection side. All of our marine staff has received training on radiation protection. The dosimeters now issued to our marine staff will enable them to both detect high levels of radiation and monitor their own exposure.

In addition to our dosimeter program, a three-phase pilot project has also begun at the Port of Halifax. We are testing larger-scale radiation detection devices that can be set up in the container yard or even attached to gantry cranes. When this equipment is in place, we will be able to scan virtually all containers entering Canada for suspect signs of radiation.

On the international front, the CCRA has been one of the main players in developing a number of initiatives under the Manley-Ridge Smart Border Declaration. One initiative that we are

envoies nécessitant un examen plus rigoureux. Notre programme de ciblage couvre aussi les membres d'équipage et les navires. À la suite des enquêtes des responsables du ciblage, certains navires et membres d'équipage suspects sont désignés pour faire l'objet d'un deuxième examen de la part des Douanes.

Les agents des douanes qui travaillent dans les ports maritimes reçoivent une formation spécialisée et d'une vaste portée. En fait, le Centre d'expertise maritime de l'Agence des douanes et du revenu du Canada à Halifax est reconnu à l'échelle mondiale comme un des meilleurs établissements de formation de cette nature.

Au Centre d'expertise maritime, les agents des douanes reçoivent une formation axée sur les méthodes et les techniques de ciblage, l'examen des conteneurs, le fonctionnement efficace des techniques spécialisées de détection de la contrebande et la fouille approfondie des navires. Les équipes reçoivent ainsi une formation leur permettant de fouiller les navires de fond en comble, y compris les cales, la salle des machines et d'autres espaces réduits.

Vous savez sûrement aussi que l'Agence des douanes et du revenu du Canada a récemment acquis un certain nombre de scanners à rayons gamma, mieux connus sous le nom de SIVF ou systèmes d'inspection des véhicules et du fret. En matière de technologie de détection de la contrebande, c'est probablement le gain le plus important que nous ayons fait depuis de nombreuses années. Ces systèmes à rayons gamma nous permettent maintenant de scanner des conteneurs complets afin d'y déceler des signes inquiétants par rapport à la sécurité ou à la contrebande. Ces systèmes nous permettent d'avoir un bon aperçu de ce qui se trouve à l'intérieur des conteneurs sans avoir à les décharger pour faire un examen approfondi et laborieux. Les systèmes aux rayons gamma nous permettent donc d'examiner les conteneurs beaucoup plus efficacement. Nous avons commencé la livraison de ces systèmes à la fin de décembre, et ils se sont déjà révélés des outils indispensables pour nos activités. En août prochain, nous aurons 11 systèmes qui seront exploités à différents endroits partout au Canada.

L'Agence des douanes et du revenu du Canada a aussi accompli des progrès considérables en ce qui concerne la détection des radiations et la radioprotection. Tout notre personnel maritime a reçu une formation en matière de radioprotection. Les dosimètres que l'on remet maintenant à nos employés maritimes leur permettent de détecter les niveaux élevés de radiations et de surveiller leur exposition à ces radiations.

Outre notre programme de dosimètres, un projet pilote en trois étapes a aussi été amorcé au port de Halifax. Nous faisons l'essai d'appareils de détection des radiations sur une plus grande échelle, appareils qui peuvent être installés dans un terminal de conteneurs ou même être fixés à un pont-portique. Lorsque cet équipement sera en place, nous pourrions scanner pratiquement tous les conteneurs qui entrent au Canada afin de déceler tout signe de radiation suspect.

Sur la scène internationale, l'ADRC a été un des principaux intervenants dans l'élaboration d'un certain nombre de projets découlant de la Déclaration Manley-Bridge sur la frontière

particularly proud of is the Canada-U.S. Joint In Transit Container Targeting Initiative. Since March of 2002, U.S. Customs officers have been stationed in the ports of Halifax, Montreal and Vancouver to assist in targeting suspect shipments that are arriving at Canadian ports but destined to the United States. In the reverse, Canadian officers are also in place at the ports of Newark, New Jersey and Seattle-Tacoma, Washington to target in-transit shipments arriving at these ports heading north.

In these joint units, cargo manifests and other import documentation on in-transit shipments are carefully analyzed by both Customs administrations, using public and law enforcement databases from both sides of the border.

To further enhance this cooperative venture, the Canada Customs and Revenue Agency and the U.S. Customs Service have recently implemented a program whereby data on in-transit shipments is sent electronically into the United States Automated Targeting System. This enables officers to do an automated first sort of manifest information. This electronic sort saves valuable time for the targetters and allows them to concentrate their work-ups on the highest risk shipments.

The CCRA's risk management strategy relies very much on an effective intelligence program. The CCRA has in place some 300 intelligence officers across Canada whose job it is to collect, analyze, and distribute intelligence information to the front lines. Many of these officers are dedicated exclusively to intelligence development activities centred on marine port activities, often in joint-force operations with the RCMP or other police forces.

Our intelligence program is well established within the Canadian and international enforcement communities and, as such, our officers have access to an extensive network of contacts and information.

In summary, the CCRA has made very important changes to its programs at marine ports that we are confident will have a positive impact on our ability to address effectively any security risks that exist at our ports.

The establishment of the Interdepartmental Marine Security Working Group and the deliberations that have taken place over the last several months have been instrumental in insuring that our efforts are coordinated and complementary to those of other departments and organizations that share our interest in Canadian ports.

We look forward to continuing our ongoing work with the group and making further important progress in our shared goal of maintaining and improving the security of marine ports and in our international waters.

intelligente. Nous sommes particulièrement fiers du projet canado-américain de ciblage conjoint des conteneurs en transit. Depuis mars 2002, des agents des douanes des États-Unis sont postés aux ports de Halifax, de Montréal et de Vancouver pour aider à cibler les envois suspects qui arrivent aux ports canadiens, mais qui sont destinés aux États-Unis. Par ailleurs, des agents canadiens sont aussi en poste aux ports de Newark, au New Jersey, et de Seattle-Tacoma, dans l'État de Washington, afin de cibler les envois en transit qui arrivent à ces ports, mais qui sont destinés au Canada.

Dans ces services conjoints, les administrations douanières de nos deux pays analysent soigneusement les manifestes de cargaison et les autres documents d'importation des envois en transit, en se servant des bases de données de nos deux pays, qu'elles soient publiques ou qu'elles visent l'exécution de la loi.

Pour épauler ce projet mené en coopération, l'Agence des douanes et du revenu du Canada et le Service des douanes des États-Unis ont récemment mis en oeuvre un programme grâce auquel les données sur les envois en transit sont transmises électroniquement au système de ciblage automatisé des États-Unis. Cela permet aux agents de faire un premier tri automatisé des renseignements contenus dans les manifestes. Ce tri électronique fait gagner du temps précieux aux responsables du ciblage et il leur permet de concentrer leurs investigations sur les envois présentant des risques élevés.

La stratégie de gestion des risques de l'ADRC repose dans une large mesure sur un programme efficace de renseignement. L'ADRC a quelque 300 agents du renseignement qui sont en fonction un peu partout au Canada et qui sont chargés de recueillir, d'analyser et de diffuser des renseignements aux services de première ligne. Bon nombre de ces agents s'occupent exclusivement de la collecte de renseignements centrés sur les activités des ports maritimes, souvent dans le cadre d'opérations menées conjointement avec d'autres services comme la GRC ou d'autres corps policiers.

Notre programme de renseignement est bien établi dans les milieux canadiens et étrangers chargés de l'application de la loi et, pour cette raison, nos agents ont accès à un vaste réseau de personnes-ressources et d'information.

En résumé, l'ADRC a apporté des changements très importants à ses programmes visant les ports maritimes, changements qui, croyons-nous, auront des répercussions positives sur notre capacité de gérer efficacement les risques à la sécurité susceptibles de se présenter dans nos ports.

Grâce à la création du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et aux délibérations qui ont eu lieu ces derniers mois, nous avons pu coordonner nos efforts et faire en sorte qu'ils complètent ceux des autres ministères et organismes partageant notre intérêt dans les ports canadiens.

Nous sommes impatients de poursuivre notre travail avec ce groupe et d'accomplir d'autres progrès importants dans la poursuite de notre objectif commun visant le maintien et l'amélioration de la sécurité dans les ports maritimes et les eaux internationales.

The Chairman: Thank you.

Senator Cordy: My first question is for the representative of Citizenship and Immigration. When you have illegal aliens coming into the country, when can you stop them? Once they cross into Canadian waters, does the Charter come into effect? When does the Charter come into effect for illegal immigrants?

Ms. Normoyle: For clarification, are you talking about illegal immigrants who are suspected to be on board a vessel?

Senator Cordy: A number of year ago, there was a ship on the south shore of Nova Scotia. A small community woke up in the morning, and a large number of illegal aliens had arrived on the shores of that small community. In Halifax, for example, we have people who arrive in containers. We know that once they arrive on Canadian soil, the Charter of Rights kicks in and they have all the right of a Canadian citizen. When can you turn a ship around, is my question.

Ms. Normoyle: There are different zones in the waters, and Canadian laws begin to apply in what is referred to as a contiguous zone, which is from 12 to 24 nautical miles from our coast. If a vessel is within that range, within our coast, at that point in time, our domestic laws and protections apply.

Senator Banks: So any person on that ship, notwithstanding that the ship is still 20 miles from the Canadian coast, is entitled to the protections of Canadian due process?

Ms. Normoyle: Yes.

Senator Cordy: At what point can you turn a ship around and say it cannot land in Canada, or can you do that if you know that it contains illegal aliens?

Ms. Normoyle: The decision to redirect a ship is not a decision made by Citizenship and Immigration Canada, so I am not in a position to respond to that question.

The Chairman: Could we ask who is in charge?

Ms. Normoyle: Transport Canada would be the first point of contact.

The Chairman: On what basis?

Ms. Normoyle: I cannot speak for Transport Canada.

The Chairman: However, Transport Canada would not know there are illegal immigrants on it, and you presumably would. You must communicate the fact that you believe you have a problem on a ship and ask them to intervene. They may go and look and find that there are illegal immigrants on board. If that

Le président: Je vous remercie.

Le sénateur Cordy: Ma première question s'adresse à la représentante de Citoyenneté et Immigration Canada. Lorsque des étrangers entrent illégalement dans notre pays, quand pouvez-vous les arrêter? Une fois qu'ils sont dans les eaux canadiennes, la Charte s'applique-t-elle? Quand la Charte s'applique-t-elle pour les immigrants illégaux?

Mme Normoyle: Pourriez-vous préciser si vous parlez des immigrants illégaux que l'on soupçonne d'être à bord d'un bateau?

Le sénateur Cordy: Il y a quelques années, il y avait un navire sur la côte sud de la Nouvelle-Écosse. Les gens d'une petite localité se sont réveillés un beau matin et il y avait de nombreux étrangers qui étaient débarqués illégalement dans leur petite localité. À Halifax, par exemple, des gens arrivent dans des conteneurs. Une fois qu'ils sont en sol canadien, la *Charte des droits* s'applique et ils ont tous les droits conférés aux citoyens canadiens. Quand pouvez-vous renvoyer un navire, voilà ce que je veux savoir?

Mme Normoyle: Il existe différentes zones dans les eaux, et les lois canadiennes commencent à s'appliquer dans ce que l'on désigne comme la zone contiguë, c'est-à-dire, dans la zone comprise entre 12 et 24 milles marins de nos côtes. Si un navire est dans cette zone, à cette distance de nos côtes, nos protections et lois canadiennes s'appliquent alors.

Le sénateur Banks: Quiconque se trouve à bord de ce navire, même si celui-ci est encore à 20 milles des côtes canadiennes, est donc assujéti à l'application régulière de la loi telle qu'elle existe au Canada?

Mme Normoyle: Oui.

Le sénateur Cordy: À partir de quel moment pouvez-vous renvoyer un navire et lui interdire d'accoster au Canada ou pouvez-vous faire cela si vous savez qu'il y a à son bord des illégaux?

Mme Normoyle: Puisque ce n'est pas Citoyenneté et Immigration Canada qui décide de modifier l'itinéraire d'un navire, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Le président: Pouvons-nous vous demander qui est responsable de cela?

Mme Normoyle: Transports Canada serait le premier point de contact.

Le président: Pour quelle raison?

Mme Normoyle: Je ne puis parler au nom de Transports Canada.

Le président: Transports Canada ne saurait toutefois pas qu'il y a des immigrants illégaux à bord, alors que vous, vous le sauriez probablement. Vous devez informer les responsables de ce ministère du fait que vous croyez qu'il y a un problème à bord d'un navire et leur demander d'intervenir. Ils peuvent se rendre

fact is established, then something must happen. What we would like to know is does your department speak to Transport Canada and say, "We have a problem"? How does the system function?

Ms. Normoyle: All the intelligence information is shared between agencies. When a vessel of interest is in our waters, some information is received through our intelligence community. As the federal government, depending on where the ship is, we take decisions as to the most appropriate course of action, depending on the intelligence information we have.

Citizenship and Immigration Canada does not have authority to interdict ships. Our responsibility is to deal with the people on board with respect to their accessibility to Canada, if that ship enters our contiguous zone. I cannot speak to the interdiction aspect of it.

Senator Day: Once they enter the contiguous zone, what is your responsibility?

Ms. Normoyle: It is to deal with the admissibility issues related to the people on board.

The Chairman: We understand that. We do not expect you to have all the answers when you appear before us. However, if the department is seized with information that there is a number of illegal immigrants on a vessel, we would like to know who the department notifies and what the decision-making process is, if in fact we turn back ships? Perhaps we do not turn them back. Perhaps they keep on coming and we deal with them when they land. If that is the case, we would like to know that. If it is not the case, we would like to know how the system works in your particular case if you receive that information.

The answer to that may be provided to us at a subsequent date. A letter to the clerk would be sufficient.

Senator Banks: You mentioned that that would be a Transport Canada responsibility. As far as anyone knows, Transport Canada has no means of turning a ship around. They have no assets. In your response to us could you assume that Citizenship and Immigration learns that there is a ship with some people on it who we do not want here and that it is 30 miles off the coast? Can you do anything about that?

Ms. Normoyle: I will undertake to get a response to you.

For clarification, on the Transport Canada issue, the authorities and the implementation of operational activities related to decisions taken by organizations that have the authority, in this case Transport Canada, do not have the assets, but they do not work alone. They are part of an interdepartmental network. When we look at interdiction, we will be working closely with RCMP, the Coast Guard, the CCRA, Transport Canada and the Department of National Defence.

sur place, jeter un coup d'oeil et voir s'il y a des immigrants illégaux à bord. Si cela est établi, il doit alors se produire quelque chose. Nous aimerions savoir si des représentants de votre ministère communiquent avec ceux de Transports Canada pour leur dire: «Nous avons un problème». Comment le système fonctionne-t-il?

Mme Normoyle: Tous les organismes se partagent les renseignements. Lorsqu'un navire suspect se trouve dans nos eaux, certaines informations sont reçues par l'entremise de nos milieux du renseignement. À titre de représentants du gouvernement fédéral, selon l'endroit où le navire se trouve, nous décidons de la meilleure ligne de conduite à suivre, compte tenu des renseignements dont nous disposons.

Citoyenneté et Immigration Canada n'a pas le pouvoir d'intercepter des navires. Notre responsabilité consiste à nous occuper de l'admissibilité au Canada des gens à bord du navire si celui-ci entre dans notre zone contiguë. Je ne peux me prononcer sur l'aspect de l'interception.

Le sénateur Day: Une fois qu'un navire entre dans la zone contiguë, quelle est votre responsabilité?

Mme Normoyle: Elle concerne l'admissibilité des personnes à bord du navire.

Le président: Nous comprenons cela. Nous ne nous attendons pas à ce que vous ayez toutes les réponses lorsque vous comparez devant notre comité. Cependant, si votre ministère est informé de la présence d'un certain nombre d'immigrants illégaux à bord du navire, nous voudrions savoir qui votre ministère informe et connaître la nature du processus décisionnel si, dans les faits, nous ordonnons aux navires de rebrousser chemin. Nous ne les renvoyons peut-être pas. Ils continuent peut-être leur route, et nous nous occupons peut-être d'eux lorsqu'ils accostent. Si c'est le cas, nous voudrions le savoir. Sinon, nous voudrions savoir comment le système fonctionne quand votre ministère reçoit pareille information.

Vous pouvez nous fournir la réponse à ces questions ultérieurement. Une lettre à notre greffière pourrait suffire.

Le sénateur Banks: Vous avez dit que ce serait là une responsabilité de Transports Canada. D'après ce que l'on sait, Transports Canada n'a aucun moyen de faire rebrousser chemin à un navire. Il n'a pas les ressources pour le faire. À supposer que Citoyenneté et Immigration Canada apprenne qu'il y a, à 30 milles de nos côtes, un navire avec à son bord des personnes que nous ne voulons pas, peut-il faire quelque chose à cet égard?

Mme Normoyle: Je vais vous obtenir une réponse à cette question.

En ce qui concerne les pouvoirs et la mise en oeuvre d'activités opérationnelles liées aux décisions prises par des organismes habilités, précisons qu'en l'occurrence, Transports Canada n'a pas les ressources qu'il faut, mais que ce ministère ne travaille pas en vase clos. Il fait partie d'un réseau interministériel. Lorsqu'il est question d'interception, nous travaillons en étroite collaboration avec la GRC, la Garde côtière, l'ADRC, Transports Canada et le ministère de la Défense nationale.

Depending on the intelligence we have and our assessment of that intelligence, we will make a decision as to which vessel will be sent for what purpose. It depends on the information.

I should also mention that, over the course of the past several years, we have been working on a national policy framework to deal with migrant smuggling ships. I have it here. I will leave a copy of it with you.

I will undertake to get the responses to you.

The Chairman: If you could posit a number of situations, that would be helpful. If there are different responses to different circumstances, give an example of each of them, if you can. We are trying to understand how this system works. If you could give us examples of how it would react in different ways, that would assist the committee greatly.

Senator Cordy: We would also like confirmation of exactly when a person may assume the rights of a Canadian citizen.

Senator Day: I would like a confirmation as to what you do in Canadian waters. That is defined as the first 12 miles. There is also the contiguous zone of 12 to 24 miles. Is there a difference at each distance? What happens when we move out into the economic zone that takes us out to 200 miles?

Senator Cordy: I would like to talk now about intelligence gathering and, more specifically, intelligence sharing. Every witness we have heard thus far today has talked about intelligence sharing. Everyone says that it is of great importance that you share. However, almost everyone will say that it is certainly one of the challenges faced in any department.

You talk about the Quebec region benefiting from the addition of seven marine enforcement officers. One of our witnesses this afternoon said that he had an e-mail related to the sharing of information within Quebec. In fact, within the Quebec region, they only want information sharing within law enforcement agencies and not with other government agencies. How would that affect Citizenship and Immigration? I assume CCRA would be considered a law enforcement agency, would it?

Ms. Tracy: No. The way the Quebec government seems to have defined things is people who have Level 1 access to CPIC. Level 1 access is usually restricted to traditional police forces, whether provincial, municipal or federal. Both CIC and CCRA have Level 2 status. As such, they will not have access to that information.

We understand — and we still have to look into it further — that there is some flexibility on the part of the minister of public security to hear an argument and a rationale from some of these

Selon les renseignements dont nous disposons et l'évaluation que nous en faisons, nous déterminons quel navire sera envoyé sur les lieux et à quelle fin. Cela dépend des renseignements que nous avons.

Je devrais aussi mentionner qu'au cours des dernières années, nous avons travaillé à l'élaboration d'un cadre stratégique national visant à régler le problème des navires qui transportent des passagers clandestins. J'ai ce cadre ici. Je vais vous en laisser une copie.

Je m'engage à vous fournir les réponses à ces questions.

Le président: Si vous pouviez nous donner des exemples d'un certain nombre de situations, ce serait utile. Si les réponses diffèrent dans des circonstances différentes, donnez-nous un exemple dans chacun des cas, si vous le pouvez. Nous essayons de comprendre comment le système fonctionne. Si vous pouviez nous donner des exemples de son fonctionnement dans diverses situations, cela aiderait grandement le comité.

Le sénateur Cordy: Nous aimerions aussi que vous nous confirmiez à partir de quel moment, au juste, quelqu'un peut prétendre avoir les droits d'un citoyen canadien.

Le sénateur Day: Je voudrais que vous confirmiez ce que vous faites dans les eaux canadiennes, celles-ci étant définies comme se trouvant en deçà des douze premiers milles des côtes. Il y a aussi la zone contiguë comprise entre 12 et 24 milles. Y a-t-il une différence à chacune de ces distances? Qu'arrive-t-il lorsqu'on se rend dans la zone économique, à 200 milles?

Le sénateur Cordy: Je voudrais maintenant parler de la collecte de renseignements et plus particulièrement du partage de renseignements. Chaque témoin que nous avons entendu jusqu'à maintenant aujourd'hui nous a parlé du partage de renseignements. Tout le monde dit qu'il est très important de partager cela. Presque tous diront toutefois que c'est certainement un des défis que doit relever n'importe quel ministère.

Vous avez dit que la région du Québec bénéficiait de l'ajout de sept agents maritimes responsables de l'application de la loi. Un des témoins que nous avons entendus cet après-midi a dit qu'il a reçu un courriel concernant le partage des renseignements au Québec. En fait, dans la région du Québec, les responsables veulent partager les renseignements uniquement avec des organismes chargés de l'application de la loi et avec aucun autre organisme gouvernemental. Quel effet cela aurait-il sur Citoyenneté et Immigration Canada? Je suppose que l'ADRC serait considérée comme un organisme responsable de l'application de la loi, n'est-ce pas?

Mme Tracy: Non. De la façon dont le gouvernement du Québec semble avoir défini les choses, il est question des organismes qui ont un accès de niveau 1 au CIPC. Généralement, l'accès de niveau 1 est limité aux corps policiers traditionnels, qu'ils soient provinciaux, municipaux ou fédéraux. CIC et l'ADRC ont tous les deux un accès de niveau 2. Par conséquent, ils n'auront pas accès à ces renseignements.

Nous croyons savoir — et nous devons examiner cela de plus près — que le ministre de la Sécurité publique est disposé à faire preuve de souplesse et à écouter les arguments et les raisons que

Level 2 organizations as to why they have to continue to receive the information or to have access. We are working on that, as is CIC. There is some flexibility there.

Senator Cordy: In fact, government agencies will pursue that further. If CIC and CCRA are left out of the loop, we will have many gaps in the system.

Ms. Tracy: I cannot speak for other organizations. The news is relatively new. It is only a week or so old.

CCRA is actively working on a rationale and an argument for continued access. I would bet that most of the other departments that have the same sort of Level 2 or 3 access are doing the same thing.

Senator Cordy: Ms. Tracy, I am from Nova Scotia. I know the joint container targeting teams have been in place in Halifax for about a year. How is this working out?

Ms. Tracy: Very well. We had a similar experiment that was started in approximately 1995 whereby the ports of Halifax and Newark were exchanging information on in-transit shipments. They did not have officers in place. They were doing it by way of exchanges of fax, telephone calls and e-mails. There is already a very good link at least between those two ports.

The impact of the Manley-Ridge 30-Point Action Plan breathed new life into the project. I believe it was one of the first Manley-Ridge projects put in place after the declaration in December 2001.

It is a very positive initiative in all five sites. As I mentioned in my opening remarks, as recently as four or five weeks ago, we implemented an enhancement to it through the automated delivery of information into the U.S. targeting system, which has further assisted the relationship.

Senator Cordy: When you talk about this automated targeting system, are you talking about goods, the manifest?

Ms. Tracy: It would be the cargo control documents, the manifests for shipments going into the United States would go into the automated targeting system which performs a first sort of information. The system is programmed with a number of indicators, which targeters use to determine the level of risk a shipment or vessel will pose.

It does not replace the targeter, but it does a first bundle of information, and it gives you a risk scoring on each of the manifests or the documentation that goes in.

This enables the targeters to deal with the high risk ones and do further work-ups through either enforcement databases or public databases. It does save time, and it will be beneficial to the operation in general.

Senator Cordy: Does it give the originating country?

feront valoir certains organismes ayant un accès de niveau 2 pour continuer de recevoir les renseignements ou d'y avoir accès. Nous travaillons là-dessus, tout comme CIC. Il y a une certaine souplesse à cet égard.

Le sénateur Cordy: En fait, les organismes gouvernementaux vont pousser le dossier plus loin. Si CIC et l'ADRC sont tenus à l'écart, le système comportera de nombreuses failles.

Mme Tracy: Je ne peux pas parler au nom des autres organisations. La nouvelle est relativement récente. Elle ne date que d'une semaine environ.

L'ADRC s'emploie activement à étoffer ses raisons et ses arguments justifiant le maintien de son accès. Je parie que la plupart des autres ministères qui ont un accès de niveau 2 ou 3 font de même.

Le sénateur Cordy: Madame Tracy, je suis originaire de la Nouvelle-Écosse. Je sais que des équipes de ciblage conjoint des conteneurs sont en place à Halifax depuis environ un an. Comment cela fonctionne-t-il?

Mme Tracy: Très bien. Une expérience semblable avait été amorcée vers 1995; les ports de Halifax et de Newark échangeaient alors de l'information sur les envois en transit. Il n'y avait pas d'agents sur place. Cela se faisait par l'échange de télécopies, d'appels téléphoniques et de courriels. Il existe déjà d'excellents liens, du moins entre ces deux ports.

Les répercussions du plan d'action en 30 points conclu par MM. Manley et Ridge a insufflé une nouvelle vie au projet. Je pense que c'est un des premiers projets qui a été mis en place après la déclaration de décembre 2001.

C'est un projet très positif aux cinq endroits. Comme je l'ai mentionné dans mes observations préliminaires, il y a à peine quatre ou cinq semaines, nous avons apporté une amélioration en prévoyant la transmission automatisée de renseignements dans le cadre du système de ciblage des États-Unis, ce qui a facilité les liens.

Le sénateur Cordy: Lorsque vous parlez de ce système de ciblage automatisé, parlez-vous de marchandises, du manifeste?

Mme Tracy: Les documents de contrôle du fret, les manifestes de marchandises destinées aux États-Unis qui sont intégrés dans le système de ciblage automatisé permettent un premier tri de l'information. Le système est programmé avec un certain nombre d'indicateurs dont se servent les responsables du ciblage pour déterminer le niveau de risque que pose un envoi ou un navire.

Cela ne remplace pas le travail du responsable du ciblage, mais cela fournit une première série d'informations et cela donne une cotation des risques sur chacun des manifestes ou documents soumis.

Cela permet aux responsables du ciblage de s'occuper des cas présentant des risques élevés et de faire des investigations plus approfondies au moyen de leurs bases de données publiques ou de celles servant à l'application de la loi. Cela fait gagner du temps et c'est dans l'intérêt du système, en général.

Le sénateur Cordy: Cela nous renseigne-t-il sur le pays d'origine?

Ms. Tracy: That is a challenge. Sometimes, the cargo control documentation has a nice track of the originating port of the container. Often, it does not.

All organizations, including U.S. Customs and certainly the CCRA, are working hard to improve the quality of data that we get. However, there are containers that have a somewhat limited history.

Senator Cordy: What about the radiation detection equipment? There is a pilot project in Halifax.

Ms. Tracy: It is a three-phased project. The first phase, which is completed, was probably the simplest. It proved effective. We put a radiation detection device in a ski carrier on the top of the customs vehicle. The monitor was inside. It was switched on as we were doing our day-to-day business around the port.

We found that it functioned well. The equipment was robust. It was able to take the kind of beating that it might take in the container yards. That was a very successful pilot, and we are in the process of writing up the report.

For the second phase, two vendors are providing us with equipment to test. It is a portal system. We will set up a large portal so that a truck or a rail car can be sent through it. The portal can detect on a much larger scale than that of the mobile scanner.

The Chairman: When you refer to it as being a successful pilot, how do you know? Do you know what level of radiation would be put off by a low-grade dirty bomb? Can you measure it against that? What is your test for success?

Ms. Tracy: The test for success is that it has picked up radiation. When we go in with the survey meter, which is the secondary tool that will identify the type of radiation, it is always accurate when the off load is done. It has not found a dirty bomb.

The Chairman: It is one thing to say that it has always found radiation, but how do you know if it has missed radiation?

Ms. Tracy: That is a difficult question to answer.

The Chairman: That is the only measure of effectiveness.

Ms. Tracy: If a dirty bomb is shielded very well, the sensitivity of the equipment is of the utmost importance.

This is a new area for me. There is probably not much equipment currently on the market that is that sensitive. That is what we are testing. We are testing both in lab environments and in operational environments.

Mme Tracy: C'est un problème. Parfois, les documents de contrôle des marchandises nous permettent de bien retracer le port d'origine du conteneur. Souvent, ils ne le permettent pas.

Toutes les organisations, y compris les services douaniers des États-Unis et certainement l'ADRC, travaillent d'arrache-pied pour améliorer la qualité des données que nous obtenons. Certains conteneurs ont toutefois une histoire un peu limitée.

Le sénateur Cordy: Qu'en est-il du matériel de détection des radiations? Il y a, à cet égard, un projet pilote à Halifax.

Mme Tracy: Il s'agit d'un projet en trois étapes. La première étape qui est maintenant terminée était probablement la plus simple. Elle s'est révélée efficace. Nous avons placé un appareil de détection des radiations dans un porte-skis installé sur le toit du véhicule des services douaniers. Le moniteur était à l'intérieur. Il était allumé pendant que nous vaquions à nos activités quotidiennes dans le port.

Nous avons constaté qu'il fonctionnait bien. Le matériel était robuste. Il a pu absorber les chocs auxquels il peut être exposé dans le terminal de conteneurs. Ce projet pilote a été couronné de succès, et nous sommes en train de rédiger le rapport à ce sujet.

Pour la deuxième étape, deux fournisseurs nous ont offert du matériel pour que nous en fassions l'essai. Il s'agit d'un système de portique. Nous allons mettre en place un vaste portique de manière à ce qu'un camion ou un wagon puisse passer dans ce portique. Ce système peut faire de la détection sur une échelle beaucoup plus grande qu'un scanner mobile.

Le président: Vous dites que le projet pilote est un succès, mais comment le savez-vous? Savez-vous quel niveau de radiation émanerait d'une bombe radiologique à faible teneur? Pouvez-vous faire une évaluation en fonction de cela? Quels sont vos critères pour déterminer si le projet est couronné de succès?

Mme Tracy: Le critère, c'est si l'appareil a décelé des radiations. Lorsque nous utilisons le compteur de radiations, le deuxième outil permettant d'identifier le type de radiation, nous remarquons que le constat est toujours juste une fois le déchargement effectué. La présence d'aucune bombe radiologique n'a été décelée.

Le président: C'est une chose de dire que les radiations ont toujours été décelées, mais comment savoir si l'appareil n'en a pas raté certaines?

Mme Tracy: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre.

Le président: C'est la seule façon d'évaluer l'efficacité.

Mme Tracy: Si une bombe radiologique est très bien blindée, la sensibilité du matériel revêt une importance capitale.

C'est un domaine qui est nouveau pour moi. Il n'y a probablement pas beaucoup de matériel actuellement sur le marché doté d'une aussi grande sensibilité. C'est ce que nous testons. Nous faisons des essais en laboratoire et dans un milieu de travail.

Senator Banks: Do you test it to see whether it will pick up radiation that is well shielded?

Ms. Tracy: When we get the second piece of equipment, we will do some lab tests. We will try to simulate a well-shielded radiation source and see how it reacts to that and under what circumstances. We also have to weather conditions and that sort of thing.

The Chairman: I will come back to this later. I am reacting to your comment about the level of success being based on the fact that it indicated that there were some radiation spots around. You checked that in fact it was radiation. Until you can say that you are sure that you got all the radiation, you have not achieved success.

Ms. Tracy: I understand what you are saying. I believe that the second phase will have lab-simulated experiments whereby we will try to do just that. We will shield a radiation source to the best of our capacity and see how the equipment performs in that scenario. That will be the litmus test.

Senator Cordy: Is the intent to eventually scan all containers?

Ms. Tracy: The intent is to scan as close to all as we can, unobtrusively.

The third phase of our project is mounting the radiation detection devices on the gantry cranes. As the container is being taken out of the vessel, it would be scanned. That way we could scan virtually all containers and detect the radiation at the earliest stage possible. The challenge with the portal scanner is that there is much activity on the dock before the truck or train drives through.

Ideally, we want to identify a piece of equipment that will be able to take the beating that a gantry crane would give it. That would be the ideal scenario.

Senator Cordy: The container would be tested as it is lifted off the ship; is that correct?

Ms. Tracy: Correct.

The Chairman: Would the gantry crane also test containers being loaded onto the ships?

Ms. Tracy: Do you mean on the export side? There is no reason why it could not. The plan has been on the import side.

The Chairman: If we are to ever have proper protection, we want to move it away from the borders and enter into agreements with other countries that they will scan what they are shipping to us. We would do the same in return.

By attaching it to the crane, we could provide that sort of outgoing inspection and certify that that particular ship, at least when it left a Canadian port, was radiation free.

Le sénateur Banks: Faites-vous des tests afin de déterminer si l'appareil décelera les radiations émanant d'une source bien blindée?

Mme Tracy: Lorsque nous obtiendrons la deuxième pièce d'équipement, nous ferons des tests en laboratoire. Nous essaierons de simuler une source de radiation bien blindée et nous verrons comment l'appareil réagit dans ces circonstances. Nous devons aussi surmonter certains facteurs et ce genre de chose.

Le président: Je vais revenir là-dessus plus tard. Je réagis à ce que vous avez dit au sujet du succès qui repose sur le fait qu'on a décelé certaines traces de radiation. Vous avez vérifié s'il y avait des radiations. Tant que vous ne pouvez pas affirmer avoir l'assurance que vous avez décelé toutes les radiations, votre travail n'a pas été couronné de succès.

Mme Tracy: Je comprends ce que vous dites. Je pense que, dans la deuxième étape, nous ferons des simulations en laboratoire pour essayer de vérifier cela. Nous blinderons une source de radiation de notre mieux et nous déterminerons comment le matériel se comporte dans ces circonstances. Ce sera l'épreuve décisive.

Le sénateur Cordy: A-t-on l'intention, à plus ou moins brève échéance, de scanner tous les conteneurs?

Mme Tracy: Nous voulons en scanner le plus grand nombre possible sans nuire aux activités.

La troisième étape de notre projet consistera à installer des appareils de détection des radiations sur des ponts-portiques. Quand on déchargerait un conteneur du navire, il serait scanné. Nous pourrions ainsi scanner presque tous les conteneurs et déceler les radiations le plus tôt possible. Le défi avec le scanneur de portique, c'est qu'il y a beaucoup d'activité sur le quai avant que le camion ou le wagon passe dans le portique.

Idealement, nous voulons trouver du matériel qui pourra absorber les chocs qu'il pourrait subir si on utilise un système de pont-portique. Ce serait l'idéal.

Le sénateur Cordy: Le conteneur serait vérifié pendant qu'on le décharge du navire, c'est bien cela?

Mme Tracy: C'est exact.

Le président: Le pont-portique pourrait-il aussi vérifier les conteneurs qui sont chargés à bord des navires?

Mme Tracy: Voulez-vous parler de ceux destinés à l'exportation? Il n'y a rien qui empêcherait cela. Le plan visait toutefois les importations.

Le président: Pour disposer un jour d'un système de protection adéquat, nous ne voudrions pas tout faire aux frontières et nous souhaiterions conclure des ententes avec d'autres pays qui se chargeront de scanner ce qu'ils nous expédient. Nous leur rendrons la pareille.

En fixant l'appareil de détection au pont-portique, nous pourrions garantir l'inspection de ce qui est expédié et certifier que le navire était exempt de radiation, à tout le moins lorsqu'il a quitté le port canadien.

Ms. Tracy: We could do that either with the gantry crane or with the portal at the entrance point of the port. Thus far, our testing has been for import containers. However, the technology would supposedly work on exports as well as imports.

The Chairman: In your opening statement you commented that you have a very effective targeting program whereby customs officers review information on all shipments destined to Canada. How do you know that it is effective?

Ms. Tracy: We have had a number of successes on the narcotics side that have been attributed oftentimes to intelligence information that we have received from our own intelligence officers, the RCMP, others and international sources. We have also had some good successes with cold-targeted shipments based on the targeting criteria we try to keep, Evergreen. We have had some good successes at the three major container ports

The Chairman: When this committee has asked police about drugs for example, or when the Special Senate Committee on Illegal Drugs has asked police about the prevention side of drugs, we have always been told that there have been big busts. However, when we have pursued that and asked them how much they are catching, we have been told that it is about 10 per cent.

Is that your level of success? Is it the 10 per cent level? If your example is drugs, the police are saying that they think that they are only getting 10 per cent of what is coming into the country. Is 10 percent success to you? What percentage do you consider to be a success?

Ms. Tracy: That is a hard question to answer. I do not know that I could be any more precise than the police were. The 10 per cent number is what the intelligence community, through their best analysis, is saying is being interdicted overall.

I cannot say whether customs gets 10 per cent of the drugs coming into Canada. When I call our targeting program successful, it is because it does have some very successful large-scale hits. It is hard to estimate that in terms of a percentage of drugs or general criminality that is coming into Canada.

The Chairman: We recently returned from Washington. Officials there told us that their system is in worse shape than ours is. If either the Americans or the Canadians tell the population how little we are able to stop, they will come looking for us with a rope.

What sort of levels should we be shooting for as a government, as a country, if we want to be comfortable about what is coming into the country? Clearly, no one in this room thinks 10 per cent is good enough. You do not have to necessarily come back and tell me it is 98.3 per cent. What we really want to know is what

Mme Tracy: Nous pourrions faire cela avec le pont-portique ou le portique au point d'entrée du port. Jusqu'à maintenant, nos essais ont porté sur les conteneurs importés. Je suppose toutefois que la technologie pourrait être utilisée aussi bien pour les exportations que les importations.

Le président: Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit qu'il existe un programme de ciblage très efficace dans le cadre duquel les agents des douanes examinent l'information sur tous les envois destinés au Canada. Comment savez-vous que ce programme est efficace?

Mme Tracy: Nous avons obtenu un certain nombre de succès par rapport aux stupéfiants, succès qui ont été souvent attribués aux renseignements que nous avons obtenus de nos propres agents du renseignement, de la GRC et d'autres sources, internationales ou non. Nous avons obtenu du succès avec certains envois ciblés, grâce aux critères de ciblage que nous essayons de garder à jour. Nous avons obtenu passablement de succès à trois importants terminaux portuaires à conteneurs.

Le président: Lorsque notre comité a posé des questions au sujet de la drogue aux représentants des corps policiers, ou lorsque le Comité sénatorial spécial sur les drogues illicites leur a posé des questions sur le volet prévention dans le domaine des drogues, on nous a toujours répondu qu'il y a eu de grands coups de filet. Cependant, lorsque nous avons continué à les interroger et que nous leur avons demandé quelle quantité ils interceptaient, ils nous ont répondu environ 10 p. 100.

Est-ce là votre taux de succès? S'agit-il de 10 p. 100? Si vous utilisez l'exemple des drogues, les policiers disent qu'ils croient n'intercepter que 10 p. 100 de ce qui entre dans notre pays. Votre taux de succès est-il de 10 p. 100? Quel pourcentage considérez-vous comme une réussite?

Mme Tracy: Il est difficile de répondre à cette question. Je ne pense pas que je puisse être plus précise que ne l'ont été les corps policiers. Les milieux du renseignement estiment, après analyse, que, dans l'ensemble, le taux d'interception est de 10 p. 100.

Je ne saurais dire si les services douaniers interceptent 10 p. 100 de la drogue qui entre au Canada. Lorsque je dis que notre programme de ciblage est un succès, c'est parce qu'il a permis de faire de très importantes découvertes. Il est difficile d'évaluer cela en pourcentage de la quantité de drogue qui entre au Canada ou de la criminalité générale.

Le président: Nous sommes rentrés de Washington depuis peu. Des représentants américains nous ont dit que leur système est dans un état plus lamentable que le nôtre. Si les représentants américains ou canadiens disent à leurs concitoyens à quel point leur taux d'interception est infime, ces derniers voudront nous crucifier.

Quel objectif devrions-nous nous fixer, comme gouvernement ou comme pays, si nous voulons être à l'aise avec ce qui entre chez nous? De toute évidence, personne à cet endroit ne pense que 10 p. 100 est satisfaisant. Vous ne devez pas nécessairement me répondre que 98,3 p. 100 serait un taux satisfaisant. Ce que nous

plans are in place to improve the percentage. No one here would be say that 10 per cent is appropriate. because, obviously, it is not.

Ms. Tracy: We are constantly working to improve the targeting program. The same thing applies to our intelligence program. We are constantly developing contacts and working with other government departments, police forces and international customs organizations to get good information to the front line. However, in my opinion, what will get us further is where the CCRA has been going with its non-intrusive inspection technology, the VACIS, the gamma ray scanner. Last week, in Halifax, the CCRA scanned 599 containers with that scanner. Not all commodities can be penetrated or interpreted, but a many of them can.

In my view, where to go next from a customs perspective is to focus on technology to assist, not replace, the work that customs officers do on exams.

The Chairman: In terms of the order of magnitude, we have heard testimony that the figure is just under 3 per cent of intrusive inspections, that is back-ending or de-stuffing. With the 11 gamma ray units you have in place, what percentage of containers are you able to handle? Are you moving up now past 3 per cent? Are you up to 7 per cent?

Ms. Tracy: We will be moving up past 3 per cent. We took delivery in December, I believe. They were up and running in January in Halifax first. Montreal was second. Vancouver had been going for some time with a port supplied one.

It is hard to say from our experience so far because I just quoted 599, which is great for the first couple of months. I expect that number to go up.

The Chairman: Are you saying 599 in a day?

Ms. Tracy: In a week.

The Chairman: How many containers came into that port in the same week?

Ms. Tracy: If you do the math, it is still a low percentage. At Halifax, at least, the VACIS machine is not fully operational on a two-shift basis, but it will be soon. Once the officers get used to integrating it into their way of doing business, I am sure you will see a significant number of containers scanned. It will definitely complement our efforts on the off-load.

The Chairman: Presumably, using a VACIS machine takes more space. The containers have to be spread around a little more because of the nature of the machine it. Clearly, 11 units is a small number. Are there plans to have 22 or 44 or 111 units in place to do this?

voulons vraiment savoir, ce sont les plans qui sont en place pour améliorer ce pourcentage. Personne ici ne dira que 10 p. 100, c'est bien, parce que, de toute évidence, ce ne l'est pas.

Mme Tracy: Nous nous employons constamment à améliorer notre programme de ciblage. La même chose vaut pour notre programme de renseignement. Nous établissons constamment de nouveaux liens et nous travaillons avec d'autres ministères, corps policiers et organisations douanières internationales pour que les services de première ligne disposent de renseignements justes. À mon avis, ce qui va toutefois nous permettre de progresser, c'est l'orientation qu'a adoptée l'ADRC avec sa technologie d'inspection non intrusive, le SIVF, le scanner à rayons gamma. La semaine dernière, à Halifax, l'ADRC a scanné 599 conteneurs avec ce scanner. Ce ne sont pas toutes les marchandises qui peuvent être scrutées ou interprétées, mais bon nombre le peuvent.

À mon avis, dans l'optique douanière, la prochaine étape consiste à axer nos efforts sur la technologie visant à aider, et non pas à remplacer, le travail que font les agents des douanes lorsqu'ils effectuent des examens.

Le président: En ce qui concerne l'ampleur des activités, certains témoins nous ont dit que le pourcentage d'inspections intrusives, c'est-à-dire le dépotage des conteneurs, se situe à un peu moins que 3 p. 100. Avec les 11 systèmes à rayons gamma qui sont en place, quel pourcentage de conteneurs pouvez-vous inspecter? Pouvez-vous maintenant en inspecter plus que 3 p. 100? Le pourcentage a-t-il grimpé à 7 p. 100?

Mme Tracy: Nous allons dépasser les 3 p. 100. Je pense que nous avons pris livraison des appareils en décembre. Les appareils ont été installés et sont devenus fonctionnels d'abord à Halifax, en janvier, puis à Montréal. À Vancouver, les responsables utilisaient déjà un système fourni par les autorités portuaires.

Il est difficile de répondre à la lumière de notre expérience jusqu'à maintenant. Je viens de parler de 599 conteneurs, ce qui est excellent pour les deux premiers mois. Je m'attends à ce que ce nombre augmente.

Le président: Parlez-vous de 599 conteneurs en une journée?

Mme Tracy: En une semaine.

Le président: Combien de conteneurs sont arrivés au port cette semaine-là?

Mme Tracy: Si on fait le calcul, je pense que c'est encore un faible pourcentage. À Halifax, du moins, l'appareil du SIVF n'est pas pleinement fonctionnel pendant deux quarts de travail, mais il le sera sous peu. Une fois que les agents l'auront intégré à leur façon de fonctionner, je suis certaine qu'un nombre important de conteneurs seront scannés. Cela complétera certainement nos efforts à l'égard des conteneurs déchargés.

Le président: On peut supposer que l'utilisation d'un appareil du SIVF prend davantage de place. Les conteneurs doivent être un peu plus répartis autour vu la nature de l'appareil. De toute évidence, 11 appareils, c'est peu. Envisage-t-on d'en installer 22, 44 ou 111 pour accomplir ce travail?

Ms. Tracy: Currently, there is no plan in place to increase the number we have. That does not mean to say that we will not. We have one in Halifax. With some experience, we will be able to determine whether that is enough. We will have two in Montreal, in addition to the one at the Port of Vancouver. We can certainly expand the fleet, but we will start with those and see how they cover business.

The Chairman: You talked about targeting officers in Newark and Seattle-Tacoma. Can you give us a list in descending order of volume — and we do not need it now — of where shipments to Canada come from? It strikes me that Newark and Seattle-Tacoma are not the largest ports that ship into Canada. I do not know. I wonder where Rotterdam and Singapore fit in.

Why do we not have targeters out in the ports that ship the most into Canada? Why are we not working down the list in descending order?

Ms. Tracy: Part of the reason for going into joint targeting was so that we could control and get good coverage of the marine containers coming into Canada and the U.S. from abroad. In this way, we could continue to not impede either rail or highway traffic in Canada and the U.S. That was one of the main reasons that Canada Customs adopted the joint targeting unit idea. We did not adopt the container security initiative idea, which the U.S. did, where they put people in the ports. We do not believe that we need people at the foreign ports.

I am not certain whether you are aware of this or not, but on Friday our minister announced that Canada Customs is adopting the 24-hour rule.

The Chairman: Are you referring to 24 hours before loading instead of 96 hours before arrival?

Ms. Tracy: That is correct.

The Chairman: That will make us consistent with the Americans, which is good news. It is one less point of friction with them.

If your argument is that you want to find the problem as far away as possible, I do not understand why the department is not actively pursuing the idea of having targeters in major ports. I can understand why there is a program that has gone ahead with Halifax, Montreal, Vancouver, Tacoma and Newark. That is a confidence-building gesture. It is a test with the Americans. Everything we have heard back from your department or your agency is that it is working.

Mme Tracy: Actuellement, on ne prévoit pas d'augmenter le nombre d'appareils dont nous disposons. Cela ne veut pas dire que nous ne le ferons pas. Nous avons un appareil à Halifax. Avec l'expérience, nous pourrions déterminer si cela suffit. Nous en aurons deux à Montréal, en plus de celui qui se trouve au port de Vancouver. Nous pouvons certainement augmenter le nombre d'appareils, mais nous commencerons avec ceux que nous avons et nous verrons comment ils nous permettent de nous acquitter de notre travail.

Le président: Vous avez parlé d'agents de ciblage à Newark et au port de Seattle-Tacoma. Pouvez-vous nous soumettre une liste — nous en avons besoin maintenant — par ordre décroissant, de la provenance des envois au Canada? Il me semble que la majeure partie des navires qui viennent au Canada n'arrivent pas en provenance des ports de Newark et de Seattle-Tacoma. Je ne sais pas. Je me demande où se classent, dans la liste, les ports de Rotterdam et de Singapour.

Pourquoi ne postons-nous pas des responsables du ciblage dans les ports d'où proviennent la majeure partie des exportations destinées au Canada? Pourquoi ne pas nous servir de la liste sur laquelle figurent les ports en ordre décroissant?

Mme Tracy: Si nous avons décidé de procéder à un ciblage conjoint, c'est notamment parce que cela nous permettait de contrôler et de bien surveiller les conteneurs maritimes qui arrivaient au Canada et aux États-Unis en provenance de l'étranger. De cette façon, nous continuons de ne pas entraver le trafic ferroviaire et routier au Canada et aux États-Unis. C'est principalement pour cela que Douanes Canada a accepté l'idée d'un ciblage conjoint. Contrairement aux États-Unis, nous n'avons pas retenu le projet de sécurité visant les conteneurs, projet dans le cadre duquel des agents sont postés dans les ports. À notre avis, il n'est pas nécessaire que nous postions des gens dans les ports étrangers.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais vendredi, notre ministre a annoncé l'adoption par Douanes Canada de la règle des 24 heures.

Le président: Parlez-vous de la règle des 24 heures avant le chargement, plutôt que celle des 96 heures avant l'arrivée?

Mme Tracy: C'est exact.

Le président: Cela harmonisera nos règles avec celles des Américains, ce qui est une excellente nouvelle. Cela élimine un sujet de friction avec eux.

Si vous dites que vous voulez déceler le problème le plus tôt possible, je ne comprends pas pourquoi votre ministère ne cherche pas activement à affecter des responsables du ciblage dans les principaux ports. Je comprends pourquoi on a mis en place un programme dans les ports de Halifax, de Montréal, de Vancouver, de Tacoma et de Newark. C'est une initiative qui vise à bâtir la confiance. C'est un essai que nous menons avec les Américains. Tout ce que nous avons entendu de votre ministère ou de votre agence, c'est que cela fonctionne.

If it is working, why do we not do it in a lot of places? In particular, why do we not do it in the places that ship the most to us and protect Canadians that way?

Ms. Tracy: The adoption of the 24-hour rule will get us electronic information for targeting and intelligence purposes prior to the shipment departing the country. The targeting can be done from Canada. We can alert the authorities at the port of departure as to the fact that we either want the shipment examined or we do not want it loaded. We do not believe it is necessary to have an officer over there when can you do electronic targeting from home.

The Chairman: Are you announcing to us that you will take the people back from New Jersey and Washington?

Ms. Tracy: No, I am not announcing that.

The Chairman: You just said you do not need to have them there.

Ms. Tracy: The beauty of having the people in the U.S. and our Canadian ports is that we can use our systems to jointly target containers.

The Chairman: What I am saying is that it sounds like a bit of terrific PR. It sounds like it is working well. Certainly, the Americans like it. We heard from our opposite numbers in the States that they liked it a lot. It begs the question: If it works well, why not expand it? I think your answer was that you can do it from Ottawa, or from some place in Canada, but it still works even better if you actually send people there. Have I heard you correctly?

Ms. Tracy: What I said is that the CCRA has not decided at this point to station anyone overseas.

The Chairman: How about in other ports in the United States?

Ms. Tracy: Before we went forward with this, we did a study of the major ports that receive shipments that go in-transit to Canada. By far, Seattle-Tacoma and New Jersey came up as the highest. If that traffic pattern changes, then there would be a consideration of change.

The Chairman: Are they the highest in North America but not the highest worldwide?

Ms. Tracy: They are the highest in North America.

The Chairman: If you found 10 other ports in descending order in the United States, perhaps you would look at it, or not. I understand.

Senator Banks: The ports of Newark and Seattle-Tacoma are where containers are unloaded. In effect, those containers are being through shipped to Canada.

Ms. Tracy: That is correct, by truck or rail.

Si cela fonctionne, pourquoi ne pas faire la même chose à bien des endroits? Pourquoi ne pas le faire, entre autres, dans les ports d'où provient la majeure partie de ce qui est exporté chez nous et pourquoi ne pas protéger ainsi les Canadiens?

Mme Tracy: L'adoption de la règle des 24 heures nous permettra d'obtenir électroniquement des données qui serviront au ciblage et aux services du renseignement avant que l'envoi ne quitte son pays d'origine. Le ciblage peut se faire du Canada. Nous pouvons prévenir les autorités du port d'origine que nous voulons que l'envoi soit examiné, sinon nous refuserons qu'il soit déchargé. À notre avis, il n'est pas nécessaire de poster un agent là-bas quand nous pouvons faire du ciblage électronique à partir de chez nous.

Le président: Êtes-vous en train de nous annoncer que vous allez rapatrier les agents du New Jersey et de l'État de Washington?

Mme Tracy: Non, je n'annonce pas cela.

Le président: Vous venez de dire que leur présence là-bas n'est pas nécessaire.

Mme Tracy: Je dis que ce qui est bien dans le fait d'avoir des gens en place dans les ports américains et canadiens, c'est que nous pouvons utiliser nos systèmes pour faire un ciblage conjoint des conteneurs.

Le président: Ce que je veux dire, c'est que cela ressemble à une entreprise de relations publiques assez extraordinaire. Cela semble bien fonctionner. Cela plaît certainement aux Américains. Nos homologues aux États-Unis nous ont dit qu'ils aimeraient beaucoup cela. Il faut donc se poser la question suivante: Si le système fonctionne bien, pourquoi ne pas l'étendre? Sauf erreur, vous avez dit que vous pouvez faire cela d'Ottawa ou d'ailleurs au Canada, mais que le système fonctionne encore mieux si vous envoyez des gens sur place. Vous ai-je bien compris?

Mme Tracy: Ce que j'ai dit, c'est que l'ADRC n'a pas encore décidé de poster des agents outre-mer.

Le président: Que dire des autres ports aux États-Unis?

Mme Tracy: Avant d'aller de l'avant avec ce projet, nous avons fait une étude des principaux ports qui reçoivent des envois devant transiter au Canada. Les ports de Seattle-Tacoma et du New Jersey sont ceux qui, de loin, se sont classés le plus haut dans la liste. Si les habitudes de trafic évoluent, il y aurait lieu d'envisager un changement.

Le président: Ces ports se classent-ils les premiers en Amérique du Nord, mais pas à l'échelle internationale?

Mme Tracy: Ils se classent les premiers en Amérique du Nord.

Le président: Si vous trouviez les dix autres ports les plus importants aux États-Unis, vous envisageriez peut-être de le faire, ou peut-être pas. Je comprends.

Le sénateur Banks: Les ports de Newark et de Seattle-Tacoma sont ceux où des conteneurs sont débarqués. En fait, ces conteneurs sont envoyés directement au Canada.

Mme Tracy: C'est exact, par camion ou par train.

Senator Banks: In the same sense, a large number of containers that are offloaded at Halifax are going to Boston or Chicago; is that right?

Ms. Tracy: That is right.

Senator Banks: When Senator Kenny first asked the question about putting scanners on gantry cranes, we were talking about the fact that it was a good idea to scan, in that case for radiation, shipments which were bound for Canada. Not that many people ship from Newark to Canada in the sense of the shipment originating in Newark, or from Seattle-Tacoma to Canada. It would make no sense. Antwerp, however, is another question, as is Hong Kong.

The logic says that, if our object is to try to keep inspection and interdiction and problems as far away from our facilities and our infrastructure and our people and our borders as possible, and if we accept the idea that it is a good idea to have American security examinations on this side of the border and Canadian ones on the American side of the border, then it would be a good idea in Antwerp, too, would it not?

Ms. Tracy: In theory, I would have to agree with you. At this point, the CCRA has adopted the 24-hour-prior-to-loading rule.

Senator Banks: Say that in Antwerp or in Hong Kong, someone says, "I am loading this container with 800,000 pounds of flour and it is bound for Canada." Who in Ottawa knows that is in fact 800,000 pounds of flour, and how would you find that out, aside from the container company or the transit operator being under suspicion for having done something? With no information, no scanning occurs.

Ms. Tracy: The person responsible for reporting has a prescribed number of specific data elements that they must provide, for example, the importer, the exporter, the type of goods, the weight, and so on.

Senator Banks: The exporter could tell you what it was, but you would not know whether that was true.

Ms. Tracy: This is where the targeting comes in. If anything from that shipment raises an alarm bell in terms of our targeting or intelligence, we would request that the customs administration from the other country do an examination of that shipment before it is loaded.

Senator Banks: Yes, but a dockworker, not the shipper of record, will not say, "By the way, I put some illegal substance in there." If the shipper intentionally ships something illegal, he will not tell you that. No one is checking that, are they?

Ms. Tracy: Do you mean on export?

Senator Banks: No one is checking the stuff being loaded into that container to see if what they say is being loaded into that container is in fact all that is being loaded.

Le sénateur Banks: De la même manière, un grand nombre des conteneurs qui sont débarqués à Halifax sont envoyés à Boston ou à Chicago, n'est-ce pas?

Mme Tracy: Tout à fait.

Le sénateur Banks: Lorsque le sénateur Kenny a soulevé la possibilité de mettre des scanners sur des portiques, nous étions d'accord pour dire que c'était une bonne idée de scanner les cargaisons à destination du Canada, dans ce cas-là pour détecter un rayonnement. Comme peu de gens expédient des cargaisons au Canada à partir de Newark ou, quant à cela, de Seattle-Tacoma, cela n'aurait aucun sens. Dans le cas d'Anvers ou de Hong Kong, toutefois, c'est une toute autre affaire.

S'il s'agit d'essayer d'éloigner le plus possible les problèmes d'inspection et d'interdiction de nos installations, de notre infrastructure, de nos gens et de notre frontière, et si l'on considère que c'est une bonne idée d'avoir des inspections de sécurité américaines de ce côté-ci de la frontière et des inspections de sécurité canadiennes du côté américain de la frontière, la logique veut que ce soit aussi une bonne idée d'avoir des inspections de sécurité à Anvers, n'est-ce pas?

Mme Tracy: En principe, oui. Pour le moment, l'ADRC a adopté la règle des 24 heures.

Le sénateur Banks: Supposons que, à Anvers ou à Hong Kong, quelqu'un décide d'expédier au Canada un conteneur renfermant 800 000 livres de farine. Qui, à Ottawa, sait qu'il s'agit effectivement de 800 000 livres de farine, et comment le saurait-on si l'entreprise de conteneurs ou de transport n'est pas soupçonnée d'avoir fait quoi que ce soit de mal? Sans information, il n'y a pas d'inspection au scanner.

Mme Tracy: La personne chargée de faire rapport doit fournir un certain nombre de données spécifiques dont, par exemple, le nom de l'importateur et de l'exportateur, le type de marchandises, le poids de la cargaison, et ainsi de suite.

Le sénateur Banks: L'exportateur peut vous dire qu'il s'agit de telles ou telles marchandises, mais vous n'avez aucun moyen de savoir si c'est vrai.

Mme Tracy: C'est là qu'intervient le ciblage. Si une partie de la cargaison éveille des soupçons au niveau du ciblage ou de la collecte de renseignements, nous demandons à l'administration douanière des autres pays de procéder à un examen de la cargaison en question avant l'embarquement de celle-ci.

Le sénateur Banks: Oui, mais un débardeur, qui ne sera pas l'expéditeur responsable, n'ira pas vous le dire s'il a mis là-dedans une substance illégale. Si l'expéditeur expédie sciemment quelque chose d'illégal, il ne vous le dira pas. Personne ne vérifie cela, n'est-ce pas?

Mme Tracy: À l'exportation, vous voulez dire?

Le sénateur Banks: Personne ne vérifie si ce qui est chargé dans le conteneur est bien ce que l'on en dit.

Ms. Tracy: No, but if you look at the traditional way of doing customs business, we get information from the same party or from the importer. We get the same data elements and we go through the same targeting process. We have no idea whether there is something in there until we look. We would not know to look, though, unless we targeted it or we took it through a random VACIS exam.

Senator Banks: With respect to drugs — and, I presume in this case we are talking about harder narcotics such as heroin — the success rate so far as we know of the present system is about 10 per cent. That is how well that works.

Ms. Tracy: Yes.

Senator Banks: I will now turn another subject. I want to talk to CIC about the new staff you are putting in place. One of the things you talked about in respect of investigation officers is that regional management teams are only able to respond to these requests on an extremely limited basis. What happens when you get a request and you cannot respond to it? Nothing?

Ms. Normoyle: In those instances where the request has been identified as a priority request, we have been able to identify resources to provide the required support to CCRA. CCRA will do the first line of inspection. They will call us in as they consider appropriate, depending on what information they are gathering.

The federal government has recognized that deficiency.

Senator Banks: What happens in the case of a deficiency? You are saying that you are only able to respond to them on an extremely limited basis. I presume that means somewhat less than half. What happens with the other half of the cases?

Ms. Normoyle: We rely on our colleagues from CCRA to take the lead and address the issues.

Senator Day: I would interpret “extremely limited basis” to be something significantly less than half. Are you being kind, Senator Banks?

Senator Banks: I wanted to establish the largest possible parameter.

What is “the passenger and crew initiative”? You said it will enhance your capacity to screen substantially. How?

Ms. Normoyle: Through information that we gather from our intelligence community and other intelligence communities, we will be able to work with our colleagues in CCRA and other partners to identify vessels of interest and vessels of interest where we may want to ensure that we do more substantive screening.

Senator Banks: I understand that, but what, specifically, is “the passenger and crew initiative”? What is that? That sounds like a program to me where someone is sending information in advance, information which had not previously been sent. Is it not that?

Mme Tracy: Non, mais compte tenu de la façon traditionnelle de mener une opération douanière, nous obtenons de l'information de la même personne ou de l'importateur. Nous obtenons les mêmes données et nous procédons au même ciblage. Nous n'avons aucun moyen de savoir s'il y a quelque chose là-dedans tant que nous n'allons pas y voir. Nous n'irions pas y voir, toutefois, si nous n'avions pas ciblé le conteneur ou si nous ne l'avions pas soumis au hasard à un examen par SIVC.

Le sénateur Banks: Pour ce qui concerne les drogues — et je suppose qu'il s'agit ici de drogues dures comme l'héroïne — le taux de succès du système actuel est à notre connaissance de 10 p. 100 environ. Voilà dans quelle mesure il est efficace.

Mme Tracy: Oui.

Le sénateur Banks: Je passe maintenant à un autre sujet. Je veux parler à la représentante de Citoyenneté et Immigration Canada au sujet des nouveaux effectifs que l'on met en place. Une des choses que vous avez dites au sujet des agents d'enquête, c'est que les équipes régionales de gestion ne peuvent répondre qu'à un nombre extrêmement limité de demandes. Qu'arrive-t-il lorsque vous ne pouvez pas répondre à une demande? Rien?

Mme Normoyle: Dans les cas où la demande est considérée comme prioritaire, nous avons trouvé le moyen d'offrir l'appui nécessaire à l'ADRC. L'ADRC assurera l'inspection de première ligne. Elle fera appel à nous au besoin, dépendant des renseignements qu'elle recueillera.

Le gouvernement fédéral reconnaît qu'il y a là une lacune.

Le sénateur Banks: Qu'arrive-t-il si vous ne pouvez pas répondre à une demande? Vous dites que vous pouvez seulement répondre à un nombre extrêmement limité de demandes. Moins de la moitié, je suppose. Qu'arrive-t-il à l'autre moitié?

Mme Normoyle: Nous comptons sur nos collègues de l'ADRC pour s'en charger.

Le sénateur Day: Pour moi, «un nombre extrêmement limité», c'est beaucoup moins que la moitié. Essayez-vous d'être gentil, sénateur Banks?

Le sénateur Banks: Je voulais établir le paramètre le plus large possible.

Qu'entend-on par «initiative passagers-membres de l'équipage»? Vous dites que celle-ci rehaussera considérablement votre capacité de procéder à une sélection. Comment cela?

Mme Normoyle: Grâce à l'information que nous fourniront notre communauté du renseignement et d'autres communautés du renseignement, nous pourrions, en collaboration avec nos collègues de l'ADRC et d'autres partenaires, cerner les bâtiments qui présentent un intérêt et que nous voudrions peut-être examiner de plus près.

Le sénateur Banks: Fort bien, mais qu'entend-on au juste par «initiative passagers-membres de l'équipage»? Qu'est-ce que c'est? On dirait un programme dans le cadre duquel quelqu'un fournit à l'avance une nouvelle information. N'est-ce pas ce dont il s'agit?

Ms. Normoyle: I think it is just receiving that information and doing some analysis around that it such that we are in a better position to identify vessels of interest to us. We would then identify a team to go and board that vessel. We have not had that capacity in the past.

Senator Banks: How do we get it now?

Ms. Normoyle: We will have to recruit people and train them, and we will have to work with our colleagues who have experience doing that.

Senator Banks: You state that the passenger and crew initiative will enhance your ability to screen, target and examine vessels, including passengers. I assume that we are not talking about Cunard or *The Love Boat*. We are talking about some steamers that coming from the coast of South America. What is the means by which you will achieve getting the information on the passengers and crew of that ship, which has not been in place until now and which will now be in place because of that? Is that part of the 24-hour or the 96-hour rule?

Ms. Normoyle: I will ask my colleague from CCRA to talk about the information that we receive, and then I will talk about what we aim to do with that information.

Ms. Tracy: We receive the names and passport numbers and other documentation numbers for the crew, I believe, 24 hours in advance of the ship arriving, but I would have to verify that. I think it is 24 hours in advance.

The CIC initiative will complement what Customs is doing by bringing its officers, expertise and databases into the targeting units.

Senator Banks: One of the new 96- or 24-hour requirements is to tell you who is on board a ship, and that did not exist before; is that correct?

Ms. Tracy: We are getting advance notice of who is on the ship now. The 24-hour rule is not a change to that. It will still remain 24 hours for the crew list. I would like to verify that, if you would permit me.

The Chairman: Send us a letter.

Senator Banks: I do not think we used to get that information. I think freighters just used to arrive in port.

Ms. Tracy: We have received that information. I do not know for how long, but at least for a few years. We have the information well in advance. We have enough time to do a workup.

The Chairman: Is the information that you get on ship passengers the same as is currently being provided on airline passengers, namely, how they bought the ticket and who is involved? Let the record show that she is shaking her head no. I will give you a chance to answer in just a second.

If the information is not as much in depth, why not? A moment ago, Senator Banks implied that it was only tramp ships from Casablanca that we checked out, but in fact Cunard or *The Love*

Mme Normoyle: Je crois qu'il s'agit seulement de recevoir cette information et de l'analyser de façon à être mieux en mesure de cerner les bâtiments présentant pour nous un intérêt. Nous enverrons ensuite une équipe à bord de ce bâtiment, ce que nous ne pouvions pas faire jusqu'à maintenant.

Le sénateur Banks: Comment pourrions-nous le faire désormais?

Mme Normoyle: Nous devons recruter et former des gens, et solliciter la collaboration de nos collègues qui ont l'habitude de ces choses.

Le sénateur Banks: Vous déclarez que l'initiative passagers-membres de l'équipage rehaussera votre capacité de sélectionner, de cibler et d'examiner des bâtiments, y compris leurs passagers. Je présume que nous ne parlons pas ici des bâtiments de la société Cunard ni de *La croisière s'amuse*. Nous parlons de quelques vapeurs qui viennent de l'Amérique du Sud. Comment cela vous permettra-t-il désormais d'obtenir des renseignements sur les passagers et les membres de l'équipage de ces navires? Cela fait-il partie de la règle des 24 heures ou des 96 heures?

Mme Normoyle: Je demanderai à ma collègue de l'ADRC de parler de l'information que nous recevons, puis je vous dirai ce que nous cherchons à faire avec cette information.

Mme Tracy: Nous recevons le nom et le numéro de passeport et d'autres documents des membres de l'équipage 24 heures avant l'arrivée du navire, je crois, mais je n'en suis pas sûre.

L'initiative de Citoyenneté et Immigration Canada complétera le travail des autorités douanières en contribuant ses agents, son expertise et ses bases de données aux unités de ciblage.

Le sénateur Banks: Un des nouveaux critères de la règle des 96 ou 24 heures consiste à vous dire qui est à bord d'un navire, et cela n'existait pas avant; est-ce bien cela?

Mme Tracy: On nous dit déjà à l'avance qui sera à bord d'un navire. La règle des 24 heures ne changera rien à cela. On devra toujours nous fournir 24 heures à l'avance la liste des membres de l'équipage. Je voudrais vérifier cela, si vous me le permettez.

Le président: Envoyez-nous une lettre.

Le sénateur Banks: Je ne crois pas que nous recevions habituellement cette information. Je crois que les navires de charge arrivaient tout simplement au port.

Mme Tracy: Nous recevons cette information. J'ignore depuis combien de temps au juste; depuis quelques années au moins. Nous obtenons l'information longtemps d'avance. Nous avons amplement le temps d'intervenir.

Le président: L'information que vous obtenez sur les passagers d'un navire est-elle la même que celle qui est fournie à l'heure actuelle sur les passagers des lignes aériennes, notamment comment ils ont acheté leur billet et qui les y a aidés? Consignez au compte rendu que le témoin fait signe que non. Je vous donnerai la chance de répondre dans un petit instant.

Si l'information n'est pas aussi complète, pourquoi en est-il ainsi? Le sénateur Banks a laissé entendre tout à l'heure que l'on contrôlait seulement les navires de tramping en provenance de

Boat would be checked out, as would any boat. There is no exemption if you are sitting at the captain's table. Could you tell us what information you do gather. Why is it different from that that we share on airlines and, if it is different, why it is different? Why do we not need the same information?

Ms. Tracy: There are two types of things happening on the marine mode. There is the crew list which has the name, nationality, passport number, seafarer paper number and that sort of thing. That is the extent of it. Of course, they would not have travel agencies, visa numbers and that sort of thing.

API/PNR, the Advance Passenger Information/Personal Name Record, is the system we are developing initially for airlines, but that will broaden out into the marine cruise ship mode and ferry terminal mode at a later date. We do not have it now because, in the API/PNR project, we have capitalized on the information that the airlines already have in their systems which they can provide to us for targeting.

Senator Banks: Do cruise ships not have that?

Ms. Tracy: I understand cruise ship lines have much more limited information. Their personal name records are not as well-organized in terms of the circumstances of travel. We are working with them. However, we are trying to get it up and running on the airports first. We will be talking to the cruise ship industry and, if possible, the ferry operators, to get a similar if not the same process going in that mode.

Senator Banks: Thank you. Please let us know what happens.

For which of your agencies will the marine intelligence and enforcement officers be working?

Ms. Normoyle: They will be working for CIC.

Senator Banks: They will intercept criminal groups and terrorists and alien smugglers. Will they be peace officers?

Ms. Normoyle: We have not created the position yet. This will be a new type of officer who will be working for us and those officers will work with the teams that are in place today who do interception and the boarding of vessels. We have not yet developed the program, but it was presented based on proposals contained in the broader marine security package. The program is under development as we speak.

Senator Banks: Is there a plan that those marine intelligence and enforcement officers will be peace officers?

Ms. Normoyle: I do not know. I will have to get back to you on that.

Casablanca mais, en fait, les bâtiments de la société Cunard et celui de *La croisière s'amuse* seraient soumis au même contrôle que tout autre navire. Aucun convive du capitaine ne saurait être exempté. Pouvez-vous nous dire quelle information vous recueillez? En quoi diffère-t-elle de celle que nous fournissent les compagnies aériennes et pourquoi? Pourquoi n'avons-nous pas besoin de la même information?

Mme Tracy: Il se produit deux choses au niveau du transport maritime. Il y a la liste des membres de l'équipage sur laquelle figurent leur nom, leur nationalité, leur numéro de passeport, leur numéro de pièce d'identité de gens de mer et d'autres choses du genre. C'est tout. Ils n'ont évidemment pas d'agence de voyage ni de numéro de visa, par exemple.

Le Système de renseignements anticipés sur les passagers et le dossier passager ont été mis au point d'abord pour les passagers du transport aérien, mais ils seront éventuellement étendus à ceux des paquebots de croisière et des traversiers. Ce n'est pas encore le cas parce que notre programme à cet égard vise à tirer profit de l'information dont les compagnies aériennes disposent déjà et qu'elles peuvent nous fournir à des fins de ciblage.

Le sénateur Banks: Les paquebots de croisière n'ont-ils pas cela?

Mme Tracy: Je crois savoir que les sociétés de croisière disposent d'une information beaucoup plus limitée. Leur dossier passager ne fournit pas autant de détails sur les données du voyage. Nous collaborons avec eux. Toutefois, nous nous efforçons de régler d'abord la question des aéroports. Nous nous entretiendrons ensuite avec les entreprises de paquebots de croisière et, si possible, les exploitants de traversier, afin d'implanter quelque chose de similaire sinon d'identique dans leur secteur.

Le sénateur Banks: Merci. Tenez-nous au courant, s'il vous plaît.

Pour lesquels de vos organismes les agents maritimes du renseignement et d'exécution de la loi travailleront-ils?

Mme Normoyle: Ils travailleront pour Citoyenneté et Immigration Canada.

Le sénateur Banks: Ils intercepteront des groupes criminels, des terroristes et des contrebandiers étrangers. Seront-ils des agents de la paix?

Mme Normoyle: Nous n'avons pas encore créé le poste. Il s'agit d'un nouveau type d'agents qui travailleront pour nous et qui collaboreront avec les équipes qui s'occupent aujourd'hui d'intercepter et d'arraisonner des navires. Nous n'avons pas encore développé le programme, mais il a été présenté en fonction des propositions contenues dans le grand programme de la sûreté maritime. Le programme est présentement en cours de développement.

Le sénateur Banks: Prévoit-on que ces agents maritimes du renseignement et d'exécution de la loi seront des agents de la paix?

Mme Normoyle: Je l'ignore. Je devrai me renseigner.

Senator Banks: Please let us know about that. I am asking because they will be charged with intercepting criminal groups, terrorists and alien smugglers. Those are not nice people. I would not want to send someone onto a ship, however many miles out, to face those people without some authority, other than legal authority.

Senator Day: Senator Banks' question about legal authority raises the question as to whether they will operate within the 12-mile limit. We may need some analysis on that issue. The legal-authority issue is an interesting one, but I will not pursue that further now.

You have already demonstrated ample change, significant change, since September 11. Although much of this was in place beforehand, there have been significant changes in relation to security, marine security in particular, since September 11, 2001.

You talked about increasing intelligence. As Senator Cordy has pointed out, we have heard all day about how important intelligence is in balancing risk analyses and determining where you should target your limited resources. Several departments are now creating new intelligence officer roles. Citizenship and Immigration Canada, Canada Customs and Revenue Agency, the RCMP and Agriculture Canada, all have intelligence officers now. Where will this stop? We are creating coordination problems with all this intelligence. Has anyone ever suggested having one organization — RCMP, CSIS, one organization — coordinating all of the intelligence and then feeding that intelligence to all of us?

Ms. Tracy: One good thing about having intelligence officers in a number of different organizations is that each organization brings its own expertise and its own knowledge of its own legislation. It brings the issues that it faces into the fold. A generic or centralized intelligence organization would have some difficulty doing that. I do not know that it is a big a problem to have a number of different organizations with their own intelligence officers, provided there is cooperation and communication.

Senator Banks: There needs to be a willingness to use it.

Ms. Tracy: Cultural barriers must be broken down, and they have been broken down significantly since September 11, both between government departments and with police. I think the important thing is not the number of different uniforms that are sitting in the office but the fact that they are all sitting in the office and bringing their own expertise and means of communication to their own particular front lines.

Canada Customs participates in a number of joint-force operations with the police, whether it be for money-laundering, drugs or any number of things. They have actually valued our in-depth knowledge of the Customs Act and of the issues that we face. In turn, we appreciate the kind of information that they can provide so that we can feed it back to our front lines.

Le sénateur Banks: Tenez-nous au courant, s'il vous plaît. Je pose la question parce qu'ils seront chargés d'intercepter des groupes criminels, des terroristes et des contrebandiers étrangers. Des gens pas comme il faut, quoi. Je ne voudrais pas envoyer quelqu'un sur un navire, où qu'il soit, affronter ces gens-là sans autre pouvoir qu'une autorisation légale.

Le sénateur Day: La question du sénateur Banks concernant l'autorisation légale m'amène à me demander s'ils travailleront en deçà de la limite des 12 milles. Nous devons peut-être analyser cela. La question de l'autorisation légale est intéressante, mais je ne l'approfondirai pas aujourd'hui.

Vous avez déjà instauré de nombreux changements, d'importants changements, depuis le 11 septembre 2001. Une bonne partie de ce programme était déjà en place, mais on a instauré d'importants changements en matière sécuritaire et surtout de sûreté maritime, depuis le 11 septembre 2001.

Vous voulez accroître la collecte de renseignements. Comme l'a signalé le sénateur Cordy, on nous a dit toute la journée à quel point la collecte de renseignements est importante pour équilibrer les analyses de risques et déterminer où cibler des ressources limitées. Plusieurs ministères sont en train de créer des postes d'agent du renseignement. Citoyenneté et Immigration Canada, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, la GRC et Agriculture Canada ont désormais tous des agents du renseignement. Où cela s'arrêtera-t-il? Nous allons avoir des problèmes de coordination avec toutes ces collectes de renseignements. A-t-on jamais proposé qu'une seule organisation — la GRC, le SCRS, une seule organisation — coordonne toute la collecte de renseignements, puis nous communique à tous les renseignements recueillis?

Mme Tracy: Ce qui est bon dans le fait d'avoir des agents du renseignement dans différentes organisations, c'est que chaque organisation contribue sa propre expertise et sa propre connaissance de sa propre loi. Elle partage ses problèmes avec les autres. Une organisation générale ou centrale du renseignement de sécurité aurait du mal à avoir cela. Je ne crois pas que le fait que différentes organisations ont leurs propres agents du renseignement pose un problème tant que la collaboration et la communication existent entre elles.

Le sénateur Banks: Encore faut-il qu'on le veuille.

Mme Tracy: Les barrières culturelles doivent être supprimées, et on en a supprimé beaucoup depuis le 11 septembre 2001, tant entre les ministères eux-mêmes qu'entre les ministères et les forces policières. L'important, ce n'est pas le nombre d'uniformes différents qu'il y a dans un bureau, mais le fait que tous ces agents travaillent ensemble et contribuent leur expertise et leurs moyens de communication à leurs agents de première ligne.

Douanes Canada participe à un certain nombre d'opérations policières conjointes, sur le blanchiment d'argent ou les drogues, par exemple. En fait, son personnel apprécie la connaissance approfondie que nous avons tant de la *Loi sur les douanes* que de nos dossiers. En revanche, nous apprécions le genre d'information qu'il nous fournit pour que nous la transmettions à nos agents de première ligne.

In summary, I do not think it has as much to do with the number of uniforms around the table. It has more to do with every group understanding its role and working as a team.

Senator Day: In any event, the decision has been made that each department will develop its own intelligence-gathering group.

Ms. Normoyle: The intelligence capacity in each of the departments has been in existence for some time. In the case of our passenger-and-crew initiative, we are adding an additional body to work with marine enforcement officers to bring some information to the table from the marine front. I would emphasize that each of us has expertise. Depending on the task, we will need to work together and bring all perspectives to the table to have a complete picture.

In CIC, for example, our intelligence community brings information that helps us decide whether to impose a visa requirement on a certain country. That community also brings assessments of intelligence information that allows our minister to decide whether to stop removals to a certain country, depending on the conditions in that country. That intelligence specifically allows us to exercise our responsibilities within the mandate of Citizenship and Immigration in an area which is specialized in our domain.

We are required to support those activities while, at the same time, we are obliged to share information with our other partners around the table. This process has been significantly enhanced since September 11, in particular through the Interdepartmental Marine Security Working Group. It is important to underline that.

Senator Day: We have heard about that Interdepartmental Marine Security Working Group quite a bit today. It sounds impressive. You spoke about your intelligence network people sharing with Customs, RCMP, CSIS, the Department of National Defence, Fisheries and Oceans, and Transport Canada.

Perhaps, naively, I was saying that there may be some expertise in the gathering of intelligence, as opposed to saying that the expertise should be in knowing what the departments need. Is there a generic approach to going out and gathering the intelligence that anyone can find?

Ms. Normoyle: I am not an expert in intelligence. I have been a member of the Interdepartmental Marine Security Working Group both as an employee of Fisheries and Oceans, or DFO, the Canadian Coast Guard, and now as part of Citizenship and Immigration Canada.

DFO, for example, provides information to the intelligence community. It does not have the capacity to analyze the information, but it brings forward information that the intelligence community can analyze. Transport Canada does the same thing; it does not have, per se, an intelligence capacity resident in the department. It relies on the intelligence community

Bref, je ne crois pas que le nombre d'uniformes différents autour de la table soit vraiment pertinent. Ce qui importe, c'est que tous les groupes comprennent le rôle qu'ils ont à jouer et travaillent en équipe.

Le sénateur Day: Quoi qu'il en soit, il a été décidé que chaque ministère établira son propre groupe de renseignement.

Mme Normoyle: Tous les ministères ont un service de renseignement depuis un certain temps déjà. Notre initiative passagers-membres de l'équipage n'est qu'un organe de plus qui, en collaboration avec les agents maritimes d'exécution de la loi, contribueront de l'information venant du front maritime. J'insiste sur le fait que nous avons tous notre domaine d'expertise. Dépendant de la tâche à accomplir, il nous faudra travailler ensemble et partager nos expériences pour obtenir un tableau complet de la situation.

À Citoyenneté et Immigration Canada, par exemple, notre communauté du renseignement rapporte de l'information qui nous aide à décider s'il faut exiger un visa à l'égard de tel ou tel pays. Cette communauté évalue aussi les renseignements de sécurité de telle sorte que notre ministre puisse décider s'il doit cesser les renvois vers un pays donné, dépendant de la situation dans le pays en question. Ces renseignements nous permettent tout particulièrement d'assumer nos responsabilités au sein du mandat de Citoyenneté et Immigration Canada dans un secteur qui relève de notre spécialité.

Nous sommes tenus d'appuyer ces activités et de partager l'information avec nos autres partenaires autour de la table. Cette démarche a été considérablement rehaussée depuis le 11 septembre 2001, grâce notamment au Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Il importe de le souligner.

Le sénateur Day: Nous avons beaucoup entendu parler aujourd'hui de ce Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Ce groupe a l'air impressionnant. Vous dites que votre réseau d'agents du renseignement travaille en collaboration avec Douanes Canada, la GRC, le SCRS, le ministère de la Défense nationale, Pêches et Océans Canada, et Transports Canada.

Je suis peut-être naïf, mais je me demandais s'il existe une expertise dans la collecte de renseignements, ou s'il s'agit seulement de connaître les besoins des ministères. Y a-t-il une façon établie d'aller chercher les renseignements que tout le monde peut trouver?

Mme Normoyle: Je ne suis pas experte dans la collecte de renseignements. Je fais partie du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime en tant qu'employée de Pêches et Océans Canada, de la Garde côtière du Canada et, désormais, de Citoyenneté et Immigration Canada.

Pêches et Océans Canada, par exemple, fournit de l'information à la communauté du renseignement. Ce ministère n'est pas en mesure d'analyser l'information, mais il contribue de l'information que la communauté du renseignement peut analyser. Il en est de même pour Transports Canada; ce ministère n'a pas en soi de service de renseignement. Il compte sur la communauté du

to support its activities. Each of the organizations has different capacities, and by bringing all of that together that we have a complete picture.

Senator Day: Who is doing the analysis for immigration issues?

Ms. Normoyle: We have an intelligence branch.

Senator Day: Does your intelligence branch do the analysis of all the information it gathers from the different sources?

Ms. Normoyle: Yes, for our purposes.

Senator Day: I was distinguishing between the interpretation of the intelligence and the gathering of the intelligence.

Ms. Normoyle: Yes.

Senator Day: There are a few other areas I would like to touch on, areas where our viewers might have some misconceptions, and perhaps you could clarify those for us. Since we are on a roll with Immigration, let us deal with a couple of issues related to that department.

We have visited a few border points. At one, an international bridge, refugee status claimants were sitting in a room. We were told that so many were coming from the United States. We were first told that there was a significant number of refugee claimants coming through the United States, and then we were told that a safe third country initiative might be implemented in the future. Could you comment on where we are with respect to that?

The second issue relates to the fact that refugee claimants were being released on the basis of contact at a certain telephone number, but many of them were never at that number. They could not be found after their release, and that has resulted in a large number of refugee claimants within our country who cannot be found. What initiatives are you taking in relation to those two issues that some people perceive as problems?

Ms. Normoyle: I am sorry. I cannot provide you with responses today, but I can undertake to get those.

Senator Day: That would be a start. Unfortunately, our viewers at home who are watching this on CPAC will not have a chance to get the answer. We will try to get that information communicated in due course.

The Chairman: We could post it on our Web site.

Senator Banks: Just to interrupt, did I understand correctly that you do not know what the state of the safe third party agreement is at the moment? Did I understand you to say that? It has been signed by both countries. If Immigration Canada does not know about the implementation of that program, I cannot imagine who does.

Ms. Merpaw: The questions posed by Senator Day related to the number of refugees arriving at the land border, I believe, and claiming refugee status.

renseignement pour appuyer ses activités. Chaque organisation a ses capacités bien à elle et c'est en les mettant toutes en commun que nous obtenons un tableau complet de la situation.

Le sénateur Day: Qui assure l'analyse pour les questions d'immigration?

Mme Normoyle: Nous avons une Direction générale du renseignement.

Le sénateur Day: Votre Direction générale du renseignement analyse-t-elle toute l'information qu'elle obtient des différentes sources?

Mme Normoyle: Oui, pour ce qui nous concerne.

Le sénateur Day: Je faisais une distinction entre l'interprétation des renseignements et la collecte des renseignements.

Mme Normoyle: Oui.

Le sénateur Day: Il y a quelques autres domaines que je voudrais aborder, des domaines dans lesquels les téléspectateurs risquent d'avoir des idées fausses, que vous pourriez peut-être clarifier pour nous. Comme nous nous adressons à quelqu'un d'Immigration Canada, voyons deux ou trois questions concernant ce ministère.

Nous sommes allés à quelques postes de douane. À l'un d'eux, situé sur un pont international, des demandeurs du statut de réfugié étaient assis dans une salle. On nous a dit qu'il y en avait tant qui arrivaient des États-Unis. On nous a d'abord dit qu'un nombre important de demandeurs du statut de réfugié arrivaient des États-Unis, puis qu'une initiative de tiers pays sûr serait peut-être mise en œuvre éventuellement. Pourriez-vous nous dire où nous en sommes à cet égard?

L'autre question concerne le fait que des demandeurs du statut de réfugié ont été libérés sous prétexte qu'on pouvait les joindre à un certain numéro de téléphone, mais beaucoup n'ont jamais pu être joints au numéro en question. On n'a jamais pu les localiser, en fait. Il s'ensuit qu'il y a au Canada un grand nombre de demandeurs du statut de réfugié qu'on ne peut pas localiser. Quelles mesures prenez-vous à l'égard de ces deux questions que certains considèrent comme des problèmes?

Mme Normoyle: Je regrette, mais je ne peux pas répondre aujourd'hui à ces questions. Je peux me renseigner.

Le sénateur Day: Ce serait un début. Malheureusement, les téléspectateurs de la Chaîne parlementaire qui nous regardent en ce moment n'auront pas la chance d'avoir la réponse. Nous essaierons de leur communiquer cette information en temps et lieu.

Le président: Nous pourrions l'afficher sur notre site Web.

Le sénateur Banks: Un instant. Dois-je comprendre que vous ne savez pas où en est à l'heure actuelle l'Entente sur les tiers pays sûrs? Est-ce bien ce que vous dites? Cette entente a été signée par les deux pays. Si Immigration Canada n'est pas au fait de la mise en œuvre de ce programme, qui le sera?

Mme Merpaw: Les questions du sénateur Day concernent le nombre de réfugiés qui arrivent au point frontalier, je crois, et qui demandent le statut de réfugié.

Senator Day: I had three questions. A significant number of refugees are coming from the United States, and the safe third country agreement would solve that. These are refugees who find it easier to get to the United States but find it difficult to get refugee status there, and therefore they pass through United States and come into Canada.

The first issue is, therefore, to confirm that that was a problem. The second is to confirm the implementation or not of the safe third country agreement; and then the third relates to the tracking of the refugee claimants. We have read and heard about possible cards being issued for those individuals, but I have not heard of the implementation of that. Where are we with respect to those issues? I presume you cannot answer any of these questions here and now.

Ms. Merpaw: At the present time, no, but we will get that information for you. It is not my area of specialty. We do have a safe third country agreement. I am not sure as to the implementation date, so I will get that for you. We will also get the information with respect to the refugee claimants at the border coming in from the U.S. We will address those issues for you.

Senator Day: My other question relates to the Customs side of things. I do not want to say that you were resisting the suggestions from my colleagues, and that might be because of dollars or because it will take a while.

We were talking about dealing with containers at their source, that is, where come from. The closer you can get to when those containers are packed, the more likely it is that only safe containers would arrive here in Canada. We also talked about containers in large ports such as Amsterdam. If we can examine the containers before they leave their port of origin, that would be even better.

Some of our witnesses talked about using technology to ensure that those containers were sealed and could not be tampered with. You could go back to the plant when they were packed and know that they were clean when they were packed and then sealed. Then you could have a geographic positioning system that tracks that container. Our witnesses told us that it could all be done easily with the technology that exists today.

Where are we in that thinking? Are we resisting that because we cannot implement it? Our witnesses pointed out that some companies do a lot of shipping, and they would cooperate in relation to that kind of system if they could have a faster flow of their product through the ports when they arrive in North America, which seems to me to be a good incentive. Everyone would want to sign up if it would speed up the passage of their product.

Ms. Tracy: The federal government has taken a lead on the e-seal projects, and you have probably heard of "Operation Safe Commerce" type pilot programs that are going on with Transport Canada. It is the Smart Transportation Systems Directorate, I believe, that is leading it.

Le sénateur Day: J'ai posé trois questions. Un nombre important de réfugiés arrivent des États-Unis, et l'Entente sur les tiers pays sûrs résoudrait ce problème. Il s'agit de réfugiés qui trouvent plutôt facile d'aller aux États-Unis mais, comme ils ont du mal à obtenir là-bas le statut de réfugié, ils arrivent au Canada par les États-Unis.

La première question est de savoir si cela constitue bel et bien un problème. La seconde est de savoir quand sera mise en œuvre l'Entente sur les tiers pays sûrs. Et la troisième concerne la localisation des demandeurs du statut de réfugié. Nous avons entendu parler de la possibilité que l'on délivre des cartes à ces personnes, mais j'ignore si cela a été fait. Où en sommes-nous pour ce qui concerne ces questions? Je présume que vous ne pouvez répondre pour le moment à aucune de ces questions.

Mme Merpaw: Pas maintenant, mais nous vous obtiendrons l'information. Ce n'est pas mon domaine. Nous avons bel et bien une Entente sur les tiers pays sûrs. Je ne sais pas très bien quand elle sera mise en œuvre, mais je vais m'en enquérir pour vous. Nous nous renseignerons aussi sur les demandeurs du statut de réfugié à la frontière qui arrivent des États-Unis. Nous nous occuperons de cela pour vous.

Le sénateur Day: Mon autre question concerne le point de vue de Douanes Canada. Je ne dirai pas que vous êtes réfractaires aux propositions de mes collègues, et que c'est peut-être une question de sous ou de temps.

Nous parlions de contrôler les conteneurs à la source, soit là d'où ils viennent. Le plus près on peut être lorsque les conteneurs sont remplis et plus on a de chances que seuls des conteneurs sûrs arrivent ici, au Canada. Nous parlions aussi des conteneurs dans de grands ports comme Amsterdam. Si l'on pouvait examiner les conteneurs avant qu'ils ne quittent le port d'origine, ce serait encore mieux.

Des témoins ont parlé de recourir à la technologie pour s'assurer que ces conteneurs soient scellés et ne puissent pas être trafiqués. On pourrait aller à l'usine au moment où ils sont remplis et vérifier qu'ils sont propres lorsqu'ils sont remplis et qu'ils sont ensuite scellés. On pourrait avoir ensuite un système de positionnement géographique qui localise le conteneur. Nos témoins nous ont dit que ce serait facile à faire avec la technologie actuelle.

Où en sommes-nous à cet égard? Sommes-nous réfractaires à cette idée parce que nous ne pouvons pas la réaliser? Nos témoins nous ont fait remarquer que les entreprises qui expédient beaucoup de marchandises par bateau accepteraient volontiers un système de ce genre si cela pouvait accélérer le traitement de leur produit dans les ports d'Amérique du Nord, ce qui me semble un bon stimulant. Tout le monde serait prêt à collaborer si cela accélérerait le traitement des produits.

Mme Tracy: Le gouvernement fédéral a pris les devants avec les projets de scellement électronique, et vous avez probablement entendu parler de programmes pilotes comme l'opération pour des ports sécuritaires (Operation Safe Commerce), qui sont mis en oeuvre avec la collaboration de Transport Canada. C'est la Direction des systèmes de transport intelligents, je crois, qui dirige l'opération.

Having said that, we have gone to a number of meetings with safe commerce people, and we have talked a lot and done a lot of research into e-seals. E-seals and GIS are very effective, to a point. In Customs, we still have a concern, and we need to look at the kind of technology out there, but we still have a concern that you can beat an e-seal. You can get into a container without disturbing an electronic seal.

We are very committed to working with these various pilot programs and to seeing how far the technology can go and how useful it can be, but we do have that lasting concern about the capacity of the e-seals to assure us that a container has not been tampered with.

Senator Day: Is that what is holding everything up?

Ms. Tracy: No. Transport Canada can answer your question better. I know they have had a number of discussions with the safe commerce people and with the various ports, Halifax and Vancouver particularly, but perhaps Montreal as well. They would be able to provide you with more information of exactly where the federal government is in those discussions.

Senator Day: The fact that it is with Transport Canada means it is still in the thinking or policy stage as opposed to being at the implementation stage with the real doers out there such as your departments.

Ms. Tracy: You would have to talk to Transport Canada about the status.

The Chairman: I thank our panel of witnesses for appearing before us. Your information has been helpful to our study, and we hope to have you back before us again before too long. We find that we have a continuing appetite for information relating to both Customs and Immigration and the security of Canada and our borders.

To our viewers, if you have questions or comments, please visit our Web site by going to www.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 assistance in contacting the members of the committee.

This portion of the public meeting of the committee is adjourned.

The committee continued in camera.

Cela dit, nous avons participé à un certain nombre de réunions avec les responsables de l'opération pour des ports sécuritaires, et nous avons beaucoup discuté et approfondi la question des sceaux électroniques. Les sceaux électroniques et le SIG sont très efficaces jusqu'à un certain point. À Douanes Canada, nous devons examiner la technologie disponible, mais nous craignons toujours qu'on puisse contourner un sceau électronique. On peut entrer dans un conteneur sans briser un sceau électronique.

Nous sommes absolument déterminés à collaborer avec ces divers programmes pilotes et à voir jusqu'où peut aller la technologie et à quel point elle peut être utile, mais nous doutons encore qu'un sceau électronique puisse garantir qu'un conteneur n'a pas été trafiqué.

Le sénateur Day: Est-ce cela qui retarde tout?

Mme Tracy: Non. Les gens de Transports Canada pourront mieux répondre à votre question. Je sais qu'ils ont eu un certain nombre d'entretiens avec les responsables de l'opération pour des ports sécuritaires et avec les autorités de divers ports, dont Halifax et Vancouver notamment, mais peut-être aussi de Montréal. Ils sont mieux en mesure de vous dire où en est au juste le gouvernement fédéral dans ces discussions.

Le sénateur Day: Le fait que cela relève de Transports Canada signifie que le projet en est encore à l'étape de la conception ou de la politique plutôt qu'à celle de la mise en œuvre, dont sont chargés les véritables exécutants que sont notamment vos ministères.

Mme Tracy: Il vous faudra vous informer de l'état de la situation auprès de Transports Canada.

Le président: Je remercie les témoins d'avoir comparu devant nous. Votre information nous est utile, et nous espérons vous faire comparaître à nouveau d'ici peu. Notre appétit est insatiable en matière d'information concernant tant Douanes et Immigration Canada que la sécurité du Canada et la sûreté de notre frontière.

Les téléspectateurs qui ont des questions à poser ou des observations à présenter sont priés de le faire sur notre site Web, à l'adresse: www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages de même que l'horaire définitif des audiences. Ils peuvent aussi appeler le greffier du comité, au 1-800-267-73 62, pour obtenir de plus amples renseignements ou savoir comment communiquer avec les membres du comité.

La séance publique du comité est levée.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

FIXING THE CANADIAN FORCES'
METHOD OF DEALING WITH DEATH OR
DISMEMBERMENT

Report of the Subcommittee on Veterans Affairs of
the Standing Senate Committee on National
Security and Defence

April 2003

MEMBERSHIP

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:

Norman K. Atkins	Joseph A. Day
Tommy Banks	*John Lynch-Staunton (or Noel A. Kinsella)
Jane Cordy	Michael A. Meighen
*Sharon Carstairs, P.C. (or Fernand Robichaud, P.C.)	David P. Smith, P.C.
	John (Jack) Wiebe

**Ex officio members*

(Clerk: Barbara Reynolds)

THE SUBCOMMITTEE ON VETERANS AFFAIRS/ Subcommittee on National Security and Defence

The Honourable Michael A. Meighen (**Chair**)
The Honourable Joseph A. Day (**Deputy-Chair**)

and

The Honourable Senators:

Norman K. Atkins	*Lynch-Staunton (or Kinsella)
*Sharon Carstairs, P.C. (or Fernand Robichaud, P.C.)	John (Jack) Wiebe
Colin Kenny	

**Ex officio members*

(Clerk: Barbara Reynolds)

Note: The Honourable Senators Forrestall, Banks, Cordy and Stratton also served on the Subcommittee during the course of this study.

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, November 20, 2002:

The Honourable Senator Kinsella for the Honourable Senator Meighen moved, seconded by the Honourable Senator Atkins:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized 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; and all other related matters.

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

That the Committee report no later than June 30, 2003.

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

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Extract from the *Minutes of Proceedings* of the Standing Senate Committee on National Security and Defence of Monday, November 25, 2002:

It was moved by the Honourable Senator Banks, - That the order of reference relating to the health care of veterans be referred to the Subcommittee on Veterans Affairs.

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

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

TABLE OF CONTENTS

	Page
CHAIRMAN’S FOREWORD	2
INTRODUCTION	4
MAJOR BRUCE HENWOOD	6
1.A THE SERVICE INCOME SECURITY INSURANCE PLAN (SISIP)	8
1.B THE GENERAL OFFICERS INSURANCE PLAN	11
2. THE TREATMENT OF INJURED SOLDIERS AND THEIR FAMILIES ...	16
3. GRIEVANCE SETTLEMENT	20
LIST OF RECOMMENDATIONS	25
LIST OF WITNESSES.....	27
APPENDIX 1	
MATRIX OF BENEFITS AS SUBMITTEDBY MAJOR HENWOOD	29
APPENDIX II	
BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE.....	31

CHAIRMAN'S FOREWORD

I believe it is rare in public life that one has the opportunity to effect real change to public policy that will have a positive effect on the lives of a group of Canadians. But thanks to the incredible determination of Major Bruce Henwood, the compassion and support displayed by his family during severely trying circumstances, the Senate Subcommittee on Veterans' Affairs was able to expose issues of inequity and unfairness and to bring about positive change.

Through our hearings on the application of the Canadian Armed Forces Service Income Security Plan to personnel such as Major Henwood, we were able to demonstrate a need for change. And, this change in policy was announced by the Minister of National Defence the day before his officials were to testify before our Subcommittee. The new policy, effective as of 13 February 2003, addresses the core anomaly between the treatment of the most senior officers and all other ranks so that in the future all Canadian Forces personnel, regardless of rank, will be covered while on duty for accidental dismemberment.

Major Henwood and his family are to be congratulated for pursuing this issue to a just conclusion for those who may be injured in the future. It is my sincere hope and that of the Committee that in short order, this

change in policy will be made retroactive by the Minister so that the justice and equity achieved will aid those members of the Canadian Forces who were dismembered in the past.

I would like to thank all of those who appeared before our Subcommittee for their testimony. I believe, given the attention paid to our work by the Minister of National Defence and the Canadian Forces, that all our recommendations will be given a high priority and implemented quickly.

The Honourable Michael A. Meighen
Chair

INTRODUCTION

The Canadian Forces have not always treated injured soldiers with either compassion or understanding. A number of internal studies of the release system over the past three years have concluded that injured and sick soldiers have too often been left alone to deal with a complex, bureaucratic system that can deny them the disability benefits and programs that are their due, and proper recognition for their service. The system has been found to make little allowance for the fact that soldiers injured seriously enough to be released are often too ill or psychologically vulnerable to defend, much less promote, their interests.¹ They are forced to accept what the system says they are entitled to because they do not have the combination of education, determination, and perseverance necessary to pursue their grievance, if necessary, for years on end, to a final decision by the Chief of Defence Staff. But the experience leaves them bitter and a very poor advertisement for the Canadian Forces.

(1) See the article by Jeff Esau of the Canadian Press, as carried in the *Halifax Daily News*, 16 December 2002. Many other papers carried an abbreviated version of the article.

There are exceptions. The Subcommittee investigated the case of one soldier who has used his experience and 5½ years of his life to force changes in the way those who suffer dismemberment are treated.

Major Bruce Henwood

In 1995, while serving with the 8th Hussars in Croatia as part of the United Nations peacekeeping mission, Major Henwood had both legs blown off below the knee when the United Nations vehicle in which he was riding ran over an anti-tank mine. In due course, Major Henwood discovered that the Service Income Security Insurance Plan (SISIP), an insurance plan that he and other members of the forces are obliged to pay into, would not compensate him for the loss of his legs. He learned that, contrary to his understanding, SISIP is just an income security plan that guarantees clients 75% of their pay on release if they are injured. Because Major Henwood's pension and disability benefits added up to more than 75% of his pay, SISIP, under the terms of the policy, SISIP could not pay him anything.

In May 1997, some 20 months after he was injured, Major Henwood filed a grievance with the Canadian Forces which the Chief of the Defence Staff referred to the Canadian Forces Grievance Board. Five years later, the Board recommended to the Chief of Defence Staff that the grievance be denied, arguing that the dismemberment benefits clause in his insurance policy was not intended to provide a lump sum payment, but was part of SISIP's income protection function. Major Henwood was not surprised by

the recommendation. He did not deny that SISIP, under its current coverage, had to deny him compensation, but argued that the policy is misleading and should be reformulated to provide lump sum compensation for soldiers who suffer dismemberment in the service of their country.

Major Henwood is concerned that, like him, other members of armed forces believe SISIP will compensate them for the injuries they suffer. He argues that only after reading the fine print do they discover otherwise.

Major Henwood appeared before the Subcommittee on 3 February 2003. His testimony raised three issues:

1. The lack of any form of Accidental Death and Dismemberment insurance for members of the Canadian Forces below the rank of Colonel;
2. The treatment of the injured soldier and his/her family following the injury and through treatment and rehabilitation;
3. The grievance-settlement procedure.

The following pages will deal with each of these issues in turn.

1.A The Service Income Security Insurance Plan (SISIP)

The Service Income Security Insurance Plan administers the Long Term Disability insurance plan that provides an income replacement benefit whether a member is injured in the line of duty or not. In this respect it is different from the **Pension Act**, administered by Veterans Affairs Canada, which pays benefits only to those members injured in the line of duty. This fact was a major consideration in the original decision to offer a long-term disability insurance plan to all ranks of the Canadian Forces.

According to Mr. Pierre Lemay, President of the Service Income Security Insurance Plan, SISIP was created in 1969 to provide protection for military personnel for non-duty-related injuries as a complement to their coverage for service-related injuries under the **Pension Act**; that is, if the injured member of the forces was eligible for a pension under the **Pension Act**, he or she was not eligible for the SISIP benefit, and vice-versa. It was only in the 1970's that it was realized that in the majority of cases the **Pension Act** only paid a partial pension and that a 10% or 20% benefit was not enough for a family to live on.

In 1982 the coverage offered under SISIP was extended to include injuries regardless of whether they occurred while on- or off-duty and participation in the plan was made mandatory for all those who joined the

Canadian Forces thereafter. The SISIP benefit thus topped up to 75% of salary upon release the benefits that were payable under other programs, such as the Canada/Quebec Pension Plan and the Canadian Forces Superannuation, and that would be paid for a service-related injury under the **Pension Act**. If these other benefits add up to 75% or more of the member's pay upon release, nothing is payable under the Long Term Disability Plan.

The Long-Term Disability Plan has thus never contained what is called an "accidental death and dismemberment" or "AD and D" benefit, a lump sum payment based on the severity of the dismemberment, not on the income of the victim.²

The core of Major Henwood's case is that a member of the Canadian Forces who suffers dismemberment as a result of service should receive a lump sum of money in compensation for the injury. In his testimony he argued from personal experience about the devastating financial, emotional and psychological impact of such an injury. His career in the military was abruptly ended years before his retirement, years during which he could expect promotion, or at least to increase his earnings. He was fortunate. He found management level civilian employment outside the military. But he summarised the first "official" piece of correspondence he remembers receiving about his injury, a letter from Cliff Chadderton of

(2) Proceedings of the Subcommittee on Veterans Affairs, 2nd Session, 37th Parliament, Issue No. 2, 12 February 2003, pages 66-67. Hereafter, date 2:66-67.

the War Amputees, as: “Don’t worry. Here is our best guess of what sort of financial situation you will be in for the rest of your life, because you will be out of a job”.

Major Henwood strengthened his case by showing members of the Committee a matrix he had developed of the benefits different ranks would receive from the Long-Term Disability Plan.³ This matrix showed very clearly that the more senior the rank, the greater the benefit likely to be received. Assuming multiple limb loss he found that:

Only 10% of privates would receive anything from SISIP. Any private that is married with children would receive nothing. An unmarried private with ten years service would receive approximately \$140 per month for three years. I fail to see the logic in that difference.

How does this provide income security and how is this compensation for the loss sustained? At the opposite end of the spectrum, most Lieutenant-Colonels – 92% by my calculation – would receive Accidental Dismemberment Benefit ranging from \$852 to \$1,500 a month for three years.

(3) The Matrix Major Henwood submitted is reproduced as an appendix.

He concluded:

“This illustrates a skewed formula for the determination of benefits. Those soldiers likely to be injured receive a pittance compared with those in leadership positions”⁴

An even more persuasive argument was the fact that the most senior officers of the Canadian Forces, Colonels and Generals had access to a special package of benefits, the General Officers Insurance Plan.

1.B The General Officers Insurance Plan

The General Officers Insurance Plan for Colonels and Generals has three separate and independent components:

1. A basic life insurance plan;
2. The Long-Term Disability insurance;
3. Accidental Death and Dismemberment insurance.

(4) **Ibid.** 3 February 2003, 2:12. Major Henwood’s argument fails to point out that all the above, whether private or Lieutenant Colonel, would receive at least 75% of their salary on release. The senior ranks receive more from SISIP because benefits from the Pension Act and the Canada/Quebec pension plans are based on incomes that are only a fraction of the salary of even a Lieutenant Colonel, much less a General or equivalent.

The Accidental Death and Dismemberment insurance, paid for by Treasury Board, pays a benefit of up to \$250,000 depending on the severity of the injuries, i.e. the full amount is payable in the event of accidental death or the accidental loss of multiple limbs or loss of an eye and a limb whereas a lesser amount is payable for the loss of one hand, foot or eye, etc.

The General Officers Insurance Plan for Colonels and Generals was introduced in 1972 and is based on the benefit package provided Parliamentarians and the Executive Category of the Public Service and senior officers of the RCMP. Like the Long-Term Disability insurance it applies to all accidental injuries, regardless of whether the injury is sustained on duty or off duty.⁵

Major Henwood pointed out that the accidental dismemberment coverage offered, at government expense, to the most senior officers of the Canadian Forces, but denied to all other ranks, challenged “the moral and ethical leadership of the senior leadership”:

GOIP [General Officers’ Insurance Plan] is wrong in its present format. It is a double standard. It violates the age-old principle of the military commanders looking after their men first and then themselves.

They have taken something more important and fundamental than just an insurance policy perk. They have shaken the trust of their subordinates and have degraded the leadership ethos. This is a question of ethical conduct that

(5) **Ibid.**, 12 February 2003, 2:76

*has a direct impact on the morale of the Canadian Forces and challenges the integrity of the generals.*⁶

A day before the appearance of Lieutenant-General Couture, Assistant Deputy Minister, Human Resources-Military, the Minister of National Defence announced that improved accidental dismemberment coverage for Canadian Forces members would be introduced very soon. The new coverage would provide for a sliding scale and lump-sum payment of up to \$250,000 in case of accidental dismemberment in the line of duty for all regular and reserve Canadian Forces personnel below the rank of Colonel.⁷ This was confirmed a week later when the Minister, the Honourable John McCallum, appeared before the Committee.

Minister McCallum testified that when the anomaly was brought to his attention by Major Henwood and the media, he, like other Canadians was struck by its unfairness and started the process of changing the situation. While the Government had not worked out all the details, he understood that it would make annual payments into a fund which would finance future accidental dismemberment benefits. In other words, the members of the Canadian Forces would not have to contribute to funding the benefit. He also assured the Committee that he fully believed that if the anomaly was unfair to-day, it had been unfair ever since 1972 when the senior officers were given coverage, or at least since 1982 when Long Term

(6) **Ibid.**, 3 February 2003, 2:13-14.

(7) **Ibid.**, 12 February 2003, 2:64.

Disability coverage under SISIP became mandatory for all new members of the Forces.

He had found, however, that implementation of retroactivity would take time. The records of service personnel released for injuries in past years would have to be hand searched and it would have to be determined whether or not the accidental dismemberment was service-related or not. Once the number of injured personnel and the extent of their injuries was known, the method of making the retroactive payment would have to be worked out.

The Committee takes note of his promise with regard to retroactivity, “to exhaust every avenue in an effort to do something positive on this front” and to report progress to the Committee at a future date.

The policy Minister McCallum announced and explained will meet the core anomaly between the treatment of the most senior officers and all other ranks – in the future, all Canadian Forces personnel, regardless of rank, will be covered **while on duty for accidental dismemberment**. The Committee notes, however, that the coverage of Colonels and Generals includes payment of the principal sum (\$250,000) in the event of accidental death and that both their death and accidental dismemberment benefits are payable regardless of whether they are on- or off-duty when the accident occurs. While Minister McCallum promised to look into the issue of

extending the new accidental dismemberment coverage for all but Colonels and Generals and their equivalents to include off-duty accidents, he testified that he did not believe this aspect of the issue “has the same urgency in terms of fairness and equity as the on-duty aspect”.

The Committee respectfully disagrees with the Minister. The essential first step has been taken, but the issue of inequity remains. The Committee heard testimony from insurance consultants that Accidental Death and Dismemberment insurance is a reasonably-priced, common and popular benefit in private enterprise.

The Committee recommends:

- 1. That the Department of National Defence entitle all members of the Canadian Forces, regardless of rank, to the same full coverage for accidental death and dismemberment;**
- 2. That the Department of National Defence introduce at the earliest possible time retroactivity to the payment of accidental death and dismemberment benefits to Canadian Forces personnel who have been injured while on duty in the past.**

2. The Treatment of Injured Soldiers and their Families

Over Christmas New Year 1996, Major Henwood wrote a paper entitled "Care of the Injured" which was submitted to the commander of Base Gagetown and circulated widely among senior officers. In this paper he argued that compensation plus compassion leads to closure for all concerned, the injured person, family members and the military. As we have seen, he did not receive any compensation from SISIP although he did receive a \$US 50,000 payment from the United Nations as a result of his injury. But he did not feel that he or his family were treated with compassion following his injury.

In his testimony Major Henwood made it clear that he had no complaints with his medical care at any point in his long period of treatment and rehabilitation. But he was very worried about his wife and children. Incapacitated himself, he did not believe that the military treated their needs with imagination or compassion. As he told the Committee:

...I was being looked after. What you have heard is "I". The other half of the story is the family. There was little or no offer of support by the system for my wife and children. However, individuals bent over backwards to bend the rules to arrange this or do that. We had to identify a need and then they would try to cater to that need. It was not the other way around with

the system saying, "Here is what we can provide for you, what do you need?"

It became very demeaning, and my wife would not keep going to the trough looking for help.

He had to launch an application for redress of grievance just to receive payment for what he maintained were legitimate costs he and his family incurred while he was hospitalised. As he told the Committee:

Had I been mentally injured, I do not know what we would have done. We paid for parking at the hospital. At some point my wife took the van off the road and racked it up on her way to visit me at the hospital. It was well known that that happened, but the military did not offer to provide transportation to relieve her of that responsibility completely.

That is the "compassion" component of the three Cs that I mentioned. That is one of the missing elements.⁸

The injury left Major Henwood and his wife with some of the symptoms of Post-Traumatic Stress Disorder. Their middle son had some serious difficulties coming to terms with what had happened to his father and only after seven years, were there signs of progress. Since Major Henwood did not qualify for SISIP benefits, he had had to pay for the counselling and treatment he and his family needed. Concurrently,

(8) **Ibid.**, 3 February 2003, 2:27-28.

Veterans Affairs paid the costs of his treatment, but it remained to be seen whether they could support the treatment of his immediate family.⁹

Major Henwood made the point that his family needed help the most, and incurred the greatest out-of-pocket- expenses, between the time of his injury and the time of his recovery when the full extent of his injuries had been assessed for the purposes of determining his pension under the **Pension Act**, a period of some two years. Since the date of his injury, September 1995, the Canadian Forces has taken a number of steps to improve the treatment of injured soldiers.

Notably, the Canadian Forces set up the Directorate, Casualty Support and Administration, in 1999. It has been given funds to advance monies to injured soldiers and their families as necessary to cover such incidentals as the costs of child care services, parking and transportation caused by visits to the hospital, and to help former Canadian Forces members released for medical reasons. A number of other complementary programs are also available through the military family support centres across the country.

As part of the main committee on National Security and Defence, members of the Subcommittee have visited a number of these family support centres and can testify that they are very highly thought of by base commanding officers and other ranks. But their effectiveness is very much

(9) **Ibid.**, 3 February 2003, 2:21.

dependent on the personality and initiative of their local executive director and on the dynamics of their Board of Directors. Consequently, there is no guarantee that they will offer the same variety and level of service to injured personnel and their families across the country.

Almost as soon as the injured member of the Canadian Forces regains consciousness, two thoughts are never far from his or her mind, “What will become of me, and what will become of my family”. The non-medical treatment of injured personnel must address these worries as soon as possible. It must also take into consideration the fact that in many cases neither the member nor his/her immediate family will be in an emotional or psychological condition to find the answers for themselves. It is not enough to have help available, if it is sought. It must be offered, and offered by knowledgeable and compassionate people.

The Committee recommends that:

- 3. When a member of the Canadian Forces is seriously injured, the Department of National Defence immediately assign an officer to represent the interests of the member. This officer must be knowledgeable about the various benefits to which the member and his/her family are entitled, and sufficiently senior and experienced to be able and willing to press their interests.**
- 4. On the basis of the best practices of the family resource centres across the country, the Department of National Defence develop**

guidelines for the counselling, services and benefits to be offered to the families of seriously injured Canadian Forces members. These guidelines should include the assignment of responsibility for contacting, maintaining contact and briefing the family to one person. It is very important that the contact person have experience either as someone who has been injured or as the spouse of someone that has been injured.

3. Grievance Settlement

Major Henwood was injured on 27 September 1995 and released from the Canadian Forces on 1 April 1998. After more than a year of fruitless discussion and argument with SISIP over his claim for compensation, Major Henwood was told in the spring of 1997 that he would receive no Long-Term Disability benefits. Once he was denied coverage, all other SISIP coverage ceased, including access to rehabilitation programs. He filed an application for Redress of Grievance in May 1997. It took a year for this grievance to move through the chain of command and reach the level of the commander of the army, the Chief of Land Staff. The commander reviewed the policy regarding accidental dismemberment under SISIP and found that Major Henwood was not being denied benefits

to which he was entitled. In effect, the policy did not include the benefits sought.¹⁰

Major Henwood decided to appeal to the Chief of the Defence Staff in 1998. His grievance and supporting arguments were directed by the Chief of Defence Staff to the Canadian Forces Grievance Board for their findings and recommendations. In the summer of 2002, the Grievance Board recommended that his grievance not be supported, basically for the same reasons as he had been given at the earlier stages of the process. He had received exactly what he had been entitled to under the plan - a guarantee of at least 75% of his salary on release, but no lump sum payment in compensation for loss of his limbs or for the loss of future earnings.

This ruling by the Grievance Board concerns the Committee. According to Major Henwood's testimony, by the time his grievance had reached the Grievance Board, his entitlements under the SISIP insurance policy were no longer the most important issue at stake. He was challenging the unequal treatment of senior officers and all other ranks, the fairness of a policy that paid him no compensation for his injuries, but would pay a more senior officer \$250,000 for the same injuries. It appears there was no reference to this argument in the reasons given for the recommendations of the Grievance Board.

(10) *Ibid.*, 3 February 2003, 2:11 and 17-18.

Under limited circumstances the Grievance Board should have and exercise the power, where issues of fairness or fundamental justice have been raised or may be involved, of finding against the applicant on the facts of the grievance, but basing its findings and recommendations on the broader issues. A few cases, including that of Major Henwood, can most appropriately be settled at the ministerial level. This fact should be reflected in the reasons given for the recommendations and the Chief of Defence Staff should lay the grievance before the Minister without further delay. It should take months rather than more than 5 years for a case such as Major Henwood's to reach the final level of adjudication – the Chief of Defence Staff – and to be referred thereafter to the Minister.

The Committee recommends that:

- 5. The Canadian Forces Grievance Board exercise the power to base its findings and recommendations on broader issues of policy where, in its opinion, considerations of fundamental justice or fairness would contradict a decision based on the strict merits of the grievance and that it be given the power to recommend that the grievance be referred to the Minister.**

Since the summer of 2002, his grievance has remained in the hands of the Chief of the Defence Staff, waiting for the latter to make a final decision. By the time Major Henwood appeared before the Committee in

February 2003, the grievance process had been ongoing for 5 1/2 years. Although he had been interviewed by officials of the Ombudsman's office in August 2002, about six weeks after he raised concerns about the length of time it was taking to receive a final ruling on his grievance, the Ombudsman had not submitted a report.¹¹

According to Lieutenant General Couture, under the current regulations there is no time limit for the reply of the Chief of Defence Staff. In 2000 the grievance process was reformed; performance measurement standards were introduced and more staff was assigned in an effort to streamline and speed up the decision-making process. Lieutenant General Couture noted his personal wish that the grievance process be completed within a year, but admitted that there was some distance to go before this objective was reached.

(11) *Ibid.*, 3 February 2003, 2:17-18.

The Committee recommends that:

- 6. The Department of National Defence limit to 12 months the length of time the Canadian Forces take to complete the Redress of Grievance procedure. This period should include the time required for the Chief of Defence Staff to make a final decision, but exclude those times during which the grievance is awaiting action by its originator. If this limit cannot be met, the person who initiated the grievance must be informed in writing of the reasons for the delay and must be given a not-later-than date for a final decision by the Chief of Defence Staff.**

LIST OF RECOMMENDATIONS

The Committee recommends:

1. That the Department of National Defence entitle all members of the Canadian Forces, regardless of rank, to the same full coverage for accidental death and dismemberment.
2. That the Department of National Defence introduce at the earliest possible time retroactivity to the payment of accidental death and dismemberment benefits to Canadian Forces personnel who have been injured while on duty in the past.
3. When a member of the Canadian Forces is seriously injured, the Department of National Defence immediately assign an officer to represent the interests of the member. This officer must be knowledgeable about the various benefits to which the member and his/her family are entitled, and sufficiently senior and experienced to be able and willing to press their interests.
4. On the basis of the best practices of the family resource centres across the country, the Department of National Defence develop guidelines for the counselling, services and benefits to be offered to the families of seriously injured members of the Canadian Forces. These guidelines should include the assignment of

responsibility for contacting, maintaining contact and briefing the family to one person. It is very important that the contact person have experience either as someone who has been injured or as the spouse of someone that has been injured.

5. The Canadian Forces Grievance Board exercise the power to base its findings and recommendations on broader issues of policy where, in its opinion, considerations of fundamental justice or fairness would contradict a decision based on the strict merits of the grievance and that it be given the power to recommend that the grievance be referred to the Minister.
6. The Department of National Defence limit to 12 months the length of time the Canadian Forces take to complete the Redress of Grievance procedure. This period should include the time required for the Chief of Defence Staff to make a final decision, but exclude those times during which the grievance is awaiting action by its originator. If this limit cannot be met, the person who initiated the grievance must be informed in writing of the reasons for the delay and must be given a not-later-than date for a final decision by the Chief of Defence Staff.

LIST OF WITNESSES

37th Parliament – 2nd Session

PUBLIC HEARINGS IN OTTAWA

Couture, Lieutenant-General Christian, Assistant Deputy Minister, Human Resources – Military, Department of National Defence (February 12, 2003)

Geci, Mr. John, President, Canadian Forces Personnel Support Agency (CFPSA) (February 12, 2003)

Henwood, Major (Retired) Bruce (February 3, 2003)

Lemay, Mr. Pierre, President, Service Income Security Insurance Plan (SISIP), Department of National Defence (February 12 and February 19, 2003)

Martin, Ms. Kathleen, Manager, Service Income Security Insurance Plan (SISIP), Maritime Life (February 12, 2003)

McCallum, The Honourable John, P.C., M.P., Minister of National Defence (February 19, 2003)

Mogg, Mr. David, President, March Forth Benefits (February 3, 2003)

Potvin, Mr. Bernard, Principal, Mercer, Human Resource Consulting (February 3, 2003)

Ranger, Mr. Richard, Director of Finance, The Senate (February 3, 2003)

Siew, Captain (N) Andrea, Director, Quality of Life, Department of National Defence (February 19, 2003)

APPENDIX 1

MATRIX OF BENEFITS AS SUBMITTED BY MAJOR HENWOOD

Unofficial Analysis of SISIP Accidental Dismemberment Benefit Qualification

Explanation and assumptions listed at the end																			
DND Responsibility								VAC Responsibility						qualifies for LTD/ADB			does not qualify for LTD/ADB		
Rank	Pay Level	Incentive	Monthly	Annual	CFSA @ 10yrs (20%) (annual)	CFSA @ 15yrs (30%) (annual)	CFSA @ 20yrs (40%) (annual)	VAC 100% (loss of two limbs) (annual)	Married Pension (annual)	1 child pension (annual)	2 children pension (annual)	3 children pension (annual)	Years of Service (CFSA)	Single with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 1 child with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 2 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 3 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	SISIP @ 75% (annual)
Pte	1, 2, 3		\$3,179	\$38,148	\$7,630	\$11,444	\$15,259	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$28,611
	See note 1							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$30,136	\$35,775	\$38,701	\$40,840	\$42,528	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$33,951	\$39,590	\$42,516	\$44,655	\$46,343	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$37,765	\$43,405	\$46,331	\$48,469	\$50,158	
Cpl	5A	Basic	\$3,637	\$43,644	\$8,729	\$13,093	\$17,458	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$32,733
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$31,235	\$36,874	\$39,801	\$41,939	\$43,627	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$35,599	\$41,239	\$44,165	\$46,303	\$47,992	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$39,964	\$45,603	\$48,529	\$50,668	\$52,356	
MCpl	5B	Basic	\$3,789	\$45,468	\$9,094	\$13,640	\$18,187	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$34,101
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$31,600	\$37,239	\$40,165	\$42,304	\$43,992	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$36,147	\$41,786	\$44,712	\$46,851	\$48,539	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$40,693	\$46,333	\$49,259	\$51,397	\$53,086	
Sgt	6A	Basic	\$4,178	\$50,136	\$10,027	\$15,041	\$20,054	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$37,602
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$32,533	\$38,173	\$41,099	\$43,237	\$44,926	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$37,547	\$43,186	\$46,113	\$48,251	\$49,939	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$42,561	\$48,200	\$51,126	\$53,265	\$54,953	
WO	6B	Basic	\$4,655	\$55,860	\$11,172	\$16,758	\$22,344	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$41,895
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$33,678	\$39,318	\$42,244	\$44,382	\$46,071	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$39,264	\$44,904	\$47,830	\$49,968	\$51,657	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$44,850	\$50,490	\$53,416	\$55,554	\$57,243	
MWO	7	Basic	\$5,137	\$61,644	\$12,329	\$18,493	\$24,658	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$46,233
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$34,835	\$40,474	\$43,401	\$45,539	\$47,227	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$40,999	\$46,639	\$49,565	\$51,703	\$53,392	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$47,164	\$52,803	\$55,729	\$57,868	\$59,556	
CWO	8	Basic	\$5,701	\$68,412	\$13,682	\$20,524	\$27,365	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$51,309
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$36,189	\$41,828	\$44,754	\$46,893	\$48,581	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$43,030	\$48,669	\$51,595	\$53,734	\$55,422	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$49,871	\$55,510	\$58,437	\$60,575	\$62,263	
2LT	ROTP	Basic	\$3,510	\$42,120	\$8,424	\$12,636	\$16,848	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$31,590
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$30,930	\$36,570	\$39,496	\$41,634	\$43,323	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$35,142	\$40,782	\$43,708	\$45,846	\$47,535	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$39,354	\$44,994	\$47,920	\$50,058	\$51,747	
Lt	ROTP	Basic	\$3,825	\$45,900	\$9,180	\$13,770	\$18,360	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$34,425
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$31,686	\$37,326	\$40,252	\$42,390	\$44,079	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$36,276	\$41,916	\$44,842	\$46,980	\$48,669	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$40,866	\$46,506	\$49,432	\$51,570	\$53,259	

Unofficial Analysis of SISIP Accidental Dismemberment Benefit Qualification

Explanation and assumptions listed at the end																			
DND Responsibility								VAC Responsibility						qualifies for LTD/ADB			does not qualify for LTD/ADB		
Rank	Pay Level	Incentive	Monthly	Annual	CFSA @ 10yrs (20%) (annual)	CFSA @ 15 yrs (30%) (annual)	CFSA @ 20yrs (40%) (annual)	VAC 100% (loss of two limbs) (annual)	Married Pension (annual)	1 child pension (annual)	2 children pension (annual)	3 children pension (annual)	Years of Service (CFSA)	Single with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 1 child with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 2 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 3 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	SISIP @ 75% (annual)
Capt		Basic	\$4,850	\$58,200	\$11,640	\$17,460	\$23,280	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$43,650
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$34,146	\$39,786	\$42,712	\$44,850	\$46,539						
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$39,966	\$45,606	\$48,532	\$50,670	\$52,359						
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$45,786	\$51,426	\$54,352	\$56,490	\$58,179						
Maj		Basic	\$6,557	\$78,684	\$15,737	\$23,605	\$31,474	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$59,013
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$38,243	\$43,882	\$46,809	\$48,947	\$50,635						
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$46,111	\$51,751	\$54,677	\$56,815	\$58,504						
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$53,980	\$59,619	\$62,545	\$64,684	\$66,372						
LCol		Basic	\$7,601	\$91,212	\$18,242	\$27,364	\$36,485	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 years	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$68,409
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 years	\$40,749	\$46,388	\$49,314	\$51,453	\$53,141						
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 years	\$49,870	\$55,509	\$58,435	\$60,574	\$62,262						
			\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 years	\$58,991	\$64,630	\$67,557	\$69,695	\$71,383						
Note 1 Calculated at the rate of pay of a senior private in the Standard Pay Group in accordance with SISIP Low Salaried Members policy																			
Definitions																			
1. CFSA is the Canadian Forces Superannuation Act, this is a defined pension plan for members of the CF. CFSA commences after 20 years of service unless the member has been medically released then calculations commence after 10 years of service. This is commonly referred to as the member's service pension.																			
2. VAC is Veterans Affairs Canada, this is commonly referred to as a disability pension																			
3. SISIP is the Service Income Security Insurance Plan, all members of the CF must contribute to this plan. It is an income guarantee plan, providing the member with 75% of pre-injury income reduced by any Treasury Board of Canada pension to which the member may be entitled to receive.																			
4. LTD is Long Term Disability, this represents an income guarantee under the SISIP plan of 75% pre-injury income reduced by any Treasury Board pension plan. Amounts will vary depending upon the member's rank, seniority within that rank, years of service, marital status and number of children and severity of injury.																			
5. ADB is the Accidental Dismemberment Benefit, it is calculated in the same manner as LTD. It is an award in addition to LTD amounts. If the member does not qualify for LTD, he/she is automatically denied ADB benefits. This is the crux of Major Henwood's case. He feels that ADB should be a lump sum award based upon injury not upon income from various pensions. The loss of limb or sight compensation should be equivalent to all service members regardless of rank, seniority, years of service, marital status and number of children.																			
Table Explanation and Assumptions																			
1. Unofficial analysis examines multiple loss of limb only																			
2. Green or lighter shaded areas indicates qualification for ADB under SISIP LTD policy																			
3. Red or darker shaded areas indicates non qualification for ADB under existing SISIP LTD policies																			

Unofficial Analysis of SISIP Accidental Dismemberment Benefit Qualification

Explanation and assumptions listed at the end																			
DND Responsibility							VAC Responsibility						qualifies for LTD/ADB			does not qualify for LTD/ADB			
Rank	Pay Level	Incentive	Monthly	Annual	CFSA @ 10yrs (20%) (annual)	CFSA @ 15 yrs (30%) (annual)	CFSA @ 20yrs (40%) (annual)	VAC 100% (loss of two limbs) (annual)	Married Pension (annual)	1 child pension (annual)	2 children pension (annual)	3 children pension (annual)	Years of Service (CFSA)	Single with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 1 child with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 2 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	Married with 3 children with Pension Income (VAC) with 20, 30 and 40% CFSA (annual)	SISIP @ 75% (annual)
4. Rank, Pay, Incentive, Monthly and Annual columns indicate the rank, pay grade and rate per month and annually. The annual amount is used for the calculations in the remaining columns of the matrix.																			
5. CFSA column calculations are samples only based upon 10, 15 and 20 years service only. If a soldier is medically released, the CFSA pension is calculated at 2% per year for every year served after 10 years of service, there is no CFSA for service under 10 years.																			
6. VAC columns including married and children columns are what VAC provides in pensions to spouses and children in addition to disability pension for the member. The spousal and children pensions are included in the total pensions received by the member when determining LTD and ADB eligibility.																			
7. Colour shaded columns indicates eligibility to receive LTD benefits and by default eligibility to receive ADB benefits.																			
8. SISIP@75%(annual) column indicates the 75% pre-injury income threshold used to determine eligibility to receive LTD and ADB benefits. Amounts lower than the SISIP amount qualify and are indicated in green and the amounts in excess of the SISIP amount indicated in red do not meet the income threshold eligibility to receive LTD and ADB benefits and therefore the member is excluded.																			
Table Analysis																			
1. ADB benefits will differ significantly as payment is based on the delta between LTD 75% and the total amount of pensions received over a 36 month period. For example a single Private with 10 years service receives an approximate annual pension from all sources of \$32,533 and therefore would receive an ADB benefit of \$5,069 a year for 3 years; whereas a single Private with 15 years service receives an approximate annual pension from all sources of \$37,547 and therefore would receive an ADB benefit of \$55 a year for 3 years.																			
2. Percentage of cover significantly increases with rank. Soldiers needing the coverage the most are the least insured.																			
Privates are only 10% insured, no Private with children would be entitled to ADB benefits under the current eligibility formula																			
Corporals are 21% insured																			
Master Corporals are 28% insured																			
Sergeants are 34% insured																			
WO are 43% insured																			
MWO are 55% insured																			
CWO are 69% insured																			
LCol are 92% insured																			
Balance of Officer categories were not calculated due to the many varying pay levels																			
3. Trend analysis illustrates that the soldiers that would need the ADB the most are the least covered, and that there is a significant increase of coverage with increase in rank.																			
4. Trend analysis illustrates soldiers (NCM) needing the ADB benefits the most, generally speaking those whom are married with larger families actually benefit the least. Of the 30 non-commissioned standard pay scale pay levels, only 24% of the soldiers who are married with 3 children are insured, with none of the Privates or Corporals being eligible. Whereas, 70% of all single NCM would be eligible for ADB benefits with 100% of the CWO rank qualifying.																			
5. This analysis does not cover specialist 1 and 2 pay rates for Non Commissioned Members (NCM).																			
6. This analysis only covers the Officers in the General Service Officers categories.																			
7. Figures used are the Veterans Affairs Canada 2002 Monthly Rates of Pensions for Disabilities Based on Schedule "I" and Section 75 of the Pension Act.																			
8. DND pay rates are the posted rate after March 2002.																			

APPENDIX II

BIOGRAPHIES OF MEMBERS OF THE COMMITTEE



The Honourable NORMAN K. ATKINS,
Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. (Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in 2000, from Acadia University, his old “alma mater”.)

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980’s.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children’s Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. (It was during his

tenure as President in the early 1980's that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.)

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins has held senior organizational responsibility in a number of election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins is the Chair of the Progressive Conservative Senate Caucus, Deputy Chair of Internal Economy, Budgets and Administration, as well as a member of both the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, Acadia University School of Business.



The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

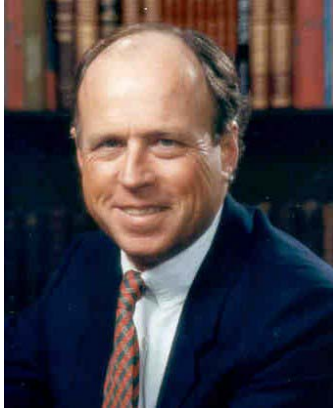
He is currently a Member of the following Senate Committees: Agriculture and Forestry; National Security and Defence; and, the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Transport and Communications. He is Deputy Chair of the National Finance as well as the Subcommittee on Veterans Affairs. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations, including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo,

Ogilvy Renauld in Ottawa, and Donald F. Sim in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day currently chairs the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held volunteer positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military College Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall.



The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-1988 and 1989-1991), the special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and was the Chair of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration (1995-1997).

In 1995, Senator Kenny became the first Senator to successfully pass a Private Senator's Bill through parliament to become a law. The bill was the Alternative Fuels Act, which mandates that 75% of the federal governments vehicles run on alternative fuels by the year 2004.

He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Senator Kenny is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and in the past has served as Vice- Chair. Senator Kenny has been a member of this committee since 1985.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee on the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.



The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN,
Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He is Chairman of Cundill Funds (Vancouver) and sits on the Board of Directors of Deutsche Bank Canada, Paribas Participations Limited, AMJ Campbell Inc., J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Senator Meighen's record of community service includes the Salvation Army, Stratford Festival, Toronto and Western Hospital, Prostate Cancer Research Foundation, Atlantic Salmon Federation, T.R. Meighen Foundation, University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management, Université Laval, McGill University.

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three children.



The Honourable John (Jack) Wiebe, Senator

Jack Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly.

And in 1994, he became the first farmer to be appointed to the position of Lieutenant Governor of Saskatchewan in almost 50 years.

Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Center district of the province, and from 1970-86 he was owner and President of L&W Feeders Ltd.

Senator Wiebe has been very involved with the co-operative movement, and has served on the Main Center Wheat Pool Committee, the Herbert Credit Union, the Herbert Co-op, and the Saskatchewan Co-operative Advisory Board. He has also been active with the Saskatchewan Wheat Pool, and the Saskatchewan Stock Growers Association. He is currently the Saskatchewan Chairman of the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Wiebe was elected in 1971 and 1975 as a Member of the Saskatchewan Legislative Assembly for the constituency of Morse.

Senator Wiebe and his wife, Ann, have raised three daughters and have four grandchildren.

Current Member of the following Senate committee(s):

Agriculture and Forestry, Deputy Chair; National Security and Defence; Subcommittee on Veterans Affairs; Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

POUR RECTIFIER LA POSITION DES FORCES
CANADIENNES CONCERNANT LA MORT OU
LA MUTILATION

Rapport du Sous-comité des anciens combattants du Comité
sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense

Avril 2003

MEMBRES

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

L'honorable Colin Kenny (**président**)

L'honorable J. Michael Forrestall (**vice-président**)

et

Les honorable sénateurs:

Norman K. Atkins

Tommy Banks

Jane Cordy

*Sharon Carstairs, C.P. (ou Fernand

Robichaud, C.P.)

**Membres d'office*

Joseph A. Day

*John Lynch-Staunton (ou Noel A. Kinsella)

Michael A. Meighen

David P. Smith, C.P.

John (Jack) Wiebe

(Greffier : Barbara Reynolds)

LE SOUS-COMITÉ DES ANCIENS COMBATTANTS/

Sous-comité du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense

L'honorable Michael A. Meighen (**président**)

L'honorable Joseph A. Day (**vice-président**)

et

Les honorables sénateurs:

Norman K. Atkins

*Sharon Carstairs, C.P. (ou Fernand

Robichaud, C.P.)

Colin Kenny

**Membres d'office*

*Lynch-Staunton (ou Kinsella)

John (Jack) Wiebe

(Greffier : Barbara Reynolds)

Nota : Les honorables sénateurs Forrestall, Banks, Cordy et Stratton ont aussi participé aux séances du Sous-comité portant sur cette étude.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 20 novembre 2002 :

L'honorable sénateur Kinsella, au nom de l'honorable sénateur Meighen, propose, appuyé par l'honorable sénateur Atkins,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à examiner, pour ensuite en faire rapport, 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; et toutes les autres questions connexes.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question dans la deuxième session de la trente-sixième législature et dans la première session de la trente-septième législature soient déferés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au plus tard le 30 juin 2003.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Extrait du *Procès-verbal* du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense du lundi 25 novembre 2002 :

L'honorable sénateur Banks propose : Que l'ordre de renvoi relatif aux soins de santé offerts aux anciens combattants soit renvoyé au Sous-comité des anciens combattants.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Comité

Barbara Reynolds

TABLE DES MATIÈRES

	Page
AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT.....	2
INTRODUCTION	4
LE MAJOR BRUCE HENWOOD	6
1.A LE RÉGIME D'ASSURANCE-REVENU MILITAIRE (RARM).....	8
1.B LE RÉGIME D'ASSURANCE DES OFFICIERS GÉNÉRAUX	11
2. LE TRAITEMENT DES SOLDATS BLESSÉS ET DE LEURS FAMILLES .	16
3. PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES GRIEFS	21
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	25
LISTE DES TÉMOINS.....	27
ANNEXE 1	
TABLEAU DES PRESTATIONS PRÉSENTÉ PAR LE MAJOR HENWOOD...	29
ANNEXE 11	
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ.....	31

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT

Il est rare dans la vie publique qu'on ait l'occasion d'apporter à la politique gouvernementale un changement qui améliore vraiment la vie d'un groupe de Canadiens. Mais grâce à l'incroyable détermination du major Bruce Henwood ainsi qu'à la compassion et au soutien que sa famille lui a témoignés dans des circonstances particulièrement éprouvantes, le Sous-comité sénatorial des anciens combattants a pu mettre en lumière des problèmes d'iniquité et d'injustice et de provoquer un changement pour le mieux.

Par le truchement de nos audiences sur l'application du Régime d'assurance-revenu militaire des Forces armées canadiennes à des militaires comme le major Henwood, nous avons pu démontrer un besoin de changement. Et ce changement de politique a été annoncé par le ministre de la Défense nationale la veille même de la comparution de certains de ses fonctionnaires devant notre sous-comité. Entrée en vigueur le 13 février 2003, cette nouvelle politique remédie à la disparité de traitement fondamentale qui existe entre les officiers supérieurs et tous les autres grades de sorte que tous les membres des Forces, sans égard au grade, seront désormais protégés contre une mutilation accidentelle qu'ils subissent pendant qu'ils sont de service.

Le major Henwood et sa famille méritent d'être félicités pour avoir poussé cette affaire jusqu'à une conclusion juste pour ceux qui subiront des blessures dans l'avenir. Nous espérons sincèrement moi et tous les autres membres du Sous-comité que le ministre rendra sous peu rétroactif ce changement de politique afin que justice et équité soient faites pour tous les membres des Forces canadiennes qui ont été mutilés par le passé.

Je tiens à remercier tous ceux qui sont venus témoigner devant notre sous-comité. Vu l'attention que le ministère de la Défense nationale et les Forces canadiennes ont prêtée à notre travail, je crois que toutes nos recommandations jouiront d'une haute priorité et seront mises en œuvre dans les meilleurs délais.

Le président
L'honorable Michael A. Meighen

INTRODUCTION

Les Forces canadiennes ne traitent pas toujours les soldats blessés avec compassion ou compréhension. Un certain nombre d'études internes sur le système de libération menées au cours des trois dernières années révèlent que les soldats blessés et malades sont trop souvent laissés à eux-mêmes face à une bureaucratie complexe qui peut leur refuser les prestations et les programmes d'invalidité qui leur sont dus et la reconnaissance que mérite leur service. Il a été établi que le système ne tient guère compte du fait que les soldats assez grièvement blessés pour être libérés sont souvent trop malades ou psychologiquement vulnérables pour défendre et encore moins faire valoir leurs intérêts.¹ Ils sont contraints d'accepter ce à quoi le système leur dit qu'ils ont droit parce qu'ils n'ont pas l'instruction, la détermination et la persévérance nécessaires pour poursuivre leur grief des années durant, si nécessaire, jusqu'à la décision finale du chef d'état-major de la Défense. Mais l'expérience les remplit d'amertume et rejaillit très négativement sur les Forces canadiennes.

(1) Voir l'article de Jeff Esau de la Presse canadienne paru dans le *Halifax Daily News* du 16 décembre 2002. Un grand nombre d'autres journaux en ont publié une version abrégée.

Il y a des exceptions. Le Sous-comité a examiné le cas d'un soldat qui, fort de son expérience, a consacré cinq ans et demi de sa vie à obtenir des changements dans la façon dont les mutilés sont traités.

Le major Bruce Henwood

En 1995, alors qu'il servait en Croatie dans le cadre de la mission de maintien de la paix des Nations Unies, le major Henwood des 8th Hussars s'est fait emporter les deux jambes jusqu'aux genoux quand le véhicule des Nations Unies à bord duquel il se trouvait est passé sur une mine antichar. Par la suite, il s'est aperçu que le Régime d'assurance-revenu militaire (RARM), régime auquel lui et d'autres membres des Forces sont obligés de cotiser, ne l'indemniserait pas pour la perte de ses jambes. Il a appris que, contrairement à ce qu'il avait compris, le RARM n'était qu'un régime de sécurité du revenu qui garantit aux membres 75 % de leur salaire à leur libération s'ils sont blessés. Comme les prestations de pension et d'invalidité du major Henwood s'élevaient à plus de 75 % de son salaire, le RARM, en vertu de la politique, n'était pas autorisé à lui verser quoi que ce soit.

En mai 1997, quelque 20 mois après qu'il a été blessé, le major Henwood a déposé auprès des Forces canadiennes un grief que le chef d'état-major de la Défense a renvoyé au Comité des griefs des Forces canadiennes. Cinq ans plus tard, le Comité recommandait au chef d'état-major de la Défense de rejeter son grief au motif que la clause de sa police d'assurance relative aux prestations de mutilation ne lui donnait pas droit

à une indemnité forfaitaire, mais faisait partie des dispositions du RARM en matière d'assurance-revenu. Le major Henwood n'a pas été surpris par la recommandation. Il savait que le RARM, dans sa version actuelle, pouvait refuser de l'indemniser, mais il soutenait que la politique était trompeuse et qu'elle devait être reformulée de manière à assurer une indemnité forfaitaire aux soldats qui se font mutiler alors qu'ils sont au service de leur pays.

Le major Henwood craint que d'autres membres des forces armées ne croient comme lui que le RARM va les indemniser pour les blessures qu'ils subissent. Il soutient que c'est seulement après avoir lu toutes les conditions du régime qu'ils s'aperçoivent du contraire.

Le major Henwood a comparu devant le Sous-comité le 3 février 2003. Son témoignage soulève trois questions :

1. L'absence de toute forme d'assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle pour les membres des Forces canadiennes ayant un grade inférieur à celui de colonel;
2. Le traitement réservé au soldat blessé et à sa famille après la blessure et pendant le traitement et la réadaptation;
3. La procédure de règlement des griefs.

Les pages suivantes traitent de ces questions à tour de rôle.

1.A Le Régime d'assurance-revenu militaire (RARM)

Le Régime d'assurance-revenu militaire administre le régime d'assurance-invalidité prolongée qui accorde une prestation de remplacement du revenu à ceux qui subissent des blessures qu'ils soient ou non de service. À cet égard, il diffère de la **Loi sur les pensions**, administrée par Anciens Combattants Canada, qui n'accorde de prestations qu'à ceux qui subissent des blessures lorsqu'ils sont de service. C'est en grande partie pour cette raison qu'on a décidé d'offrir un régime d'assurance-invalidité prolongée à tous les grades des Forces canadiennes.

Selon M. Pierre Lemay, président du Régime d'assurance-revenu militaire, le RARM a été créé en 1969 pour assurer une protection aux militaires en cas de blessures non liées à leur service en complément de la protection que leur assure la **Loi sur les pensions** dans le cas des blessures qu'ils subissent lorsqu'ils sont de service; c'est-à-dire que, si le militaire blessé était admissible à une pension aux termes de la **Loi sur les pensions**, il n'était pas admissible à une prestation du RARM, et vice versa. Ce n'est que dans les années 1970 qu'on s'est rendu compte que dans la majorité des cas la **Loi sur les pensions** n'assurait qu'une pension partielle et qu'une prestation de 10 % ou 20 % ne permettait pas de subvenir aux besoins d'une famille.

En 1982, la protection offerte par le RARM était étendue à toutes les blessures qu'elles soient ou non subies dans l'exercice des fonctions et la participation au régime devenait désormais obligatoire pour tous ceux qui se joignaient aux Forces canadiennes. La prestation du RARM portait ainsi à 75 % du salaire à la libération les prestations qui étaient payables en vertu d'autres régimes comme le Régime de pensions du Canada/Régime des rentes du Québec et le Régime de pension de retraite des Forces canadiennes et qui seraient versées pour une blessure subie dans l'exercice des fonctions aux termes de la **Loi sur les pensions**. Si ces autres prestations totalisent 75 % ou plus du salaire du militaire à la libération, rien n'est payable en vertu du Régime d'assurance-invalidité prolongée.

Le Régime d'assurance-invalidité prolongée n'a donc jamais comporté une «assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle», une indemnité forfaitaire en rapport avec la gravité de la mutilation et non avec le revenu de la victime.²

L'essentiel de la revendication du major Henwood, c'est qu'un membre des Forces canadiennes qui subit une mutilation dans l'exercice de ses fonctions devrait recevoir une indemnité forfaitaire. Dans son témoignage, il a évoqué son expérience personnelle de l'impact financier, émotif et psychologique dévastateur d'un tel traumatisme. Sa carrière militaire s'est terminée abruptement plusieurs années avant sa retraite,

(2) Délibérations du Sous-comité des anciens combattants, 2e session, 37e législature, fascicule no 2, 12 février 2003, pages 66-67. Ci-après, date 2:66-67.

années pendant lesquelles il pouvait s'attendre à une promotion ou au moins à une augmentation de rémunération. Il a eu de la chance. Il a trouvé un emploi de cadre dans le civil. Mais il a résumé le premier écrit «officiel» qu'il se rappelle avoir reçu après sa blessure, une lettre de Cliff Chadderton des Amputés de guerre, comme suit : «Ne vous en faites pas. Voici, au meilleur de notre connaissance, la situation financière dans laquelle vous vous trouverez pour le reste de votre vie puisque vous n'aurez pas de travail.»

Le major Henwood a renforcé sa cause en montrant aux membres du Comité un tableau qu'il a dressé des prestations que recevraient les différents grades aux termes du Régime d'assurance-invalidité prolongée.³ Il en ressort très clairement que plus le grade est élevé, plus la prestation est susceptible d'être élevée. Dans l'hypothèse de la perte de plusieurs membres, il a découvert que :

Seulement 10 % des soldats recevraient quoi que ce soit de la part du RARM. Tout soldat marié ayant des enfants ne recevrait rien du tout. Un soldat célibataire comptant dix années de service recevrait environ 140 \$ par mois pendant trois ans. Je m'explique mal cette différence.

En quoi cela constitue-t-il un régime de sécurité du revenu et d'indemnisation pour les pertes subies? À l'autre extrémité du spectre, la plupart des lieutenants-colonels — 92 % selon mes calculs — recevraient

(3) Le tableau présenté par le major Henwood est reproduit en annexe.

des prestations en cas de mutilation accidentelle de 852 \$ à 1 500 \$ par mois pendant trois ans.

Et de conclure :

« Voilà qui montre bien que la formule utilisée pour le calcul des prestations est biaisée. Les soldats qui sont susceptibles d'être blessés n'ont droit qu'à une pitance par rapport aux officiers qui occupent des postes de commandement ». ⁴

Argument encore plus persuasif, la plupart des officiers supérieurs des Forces canadiennes, colonels et généraux, avaient accès à un régime de prestations spécial, le Régime d'assurance des officiers généraux.

1.B Le Régime d'assurance des officiers généraux

Le Régime d'assurance des officiers généraux pour les colonels et les généraux comportent trois volets séparés et indépendants :

1. Assurance-vie de base;
2. Assurance-invalidité prolongée;
3. Assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle.

(4) **Ibid.** 3 février 2003, 2:12. Le major Henwood omet de préciser que tous ces militaires, les simples soldats comme les lieutenants-colonels, toucheraient au moins 75 % de leur salaire à la libération. Les officiers supérieurs reçoivent davantage du RARM parce que les prestations de la **Loi sur les pensions** et du Régime de pensions du Canada/Régime des rentes du Québec sont fonction de revenus qui ne représentent qu'une fraction du salaire d'un lieutenant-colonel et à plus forte raison d'un général ou l'équivalent.

L'assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle, payée par le Conseil du Trésor, comporte une prestation maximale de 250 000 \$ suivant la gravité des blessures, c'est-à-dire que le montant maximal est payable en cas de mort accidentelle ou de perte accidentelle de plusieurs membres ou d'un œil et d'un membre alors qu'un montant moindre est versé pour la perte d'une main, d'un pied ou d'un œil, etc.

Créé en 1972, le Régime d'assurance des officiers généraux pour les colonels et les généraux est fondé sur le régime d'avantages des parlementaires, des fonctionnaires de la Catégorie de la direction et des officiers supérieurs de la GRC. Comme l'assurance-invalidité prolongée, il s'applique à toutes les blessures accidentelles qu'elles soient subies ou non dans l'exercice des fonctions.⁵

Selon le major Henwood, la protection en cas de mutilation accidentelle offerte aux frais de l'État aux plus hauts gradés des Forces armées, mais déniée à tous les autres grades, met en doute «le leadership moral et éthique du haut commandement» :

Dans sa forme actuelle, le RAOG [Régime d'assurance des officiers généraux] est inacceptable. Il s'agit d'un exemple patent de deux poids, deux mesures. Il contrevient au principe séculaire en vertu duquel les commandants militaires pensent à leurs hommes avant de penser à eux-mêmes.

(5) **Ibid.**, 12 février 2003, 2:76

Ils n'ont pas fait que s'arroger un avantage en matière d'assurance. Ils ont fait quelque chose de plus important et plus fondamental. Ils ont ébranlé la confiance de leurs subordonnés et dégradé l'ethos du commandement. Il s'agit d'une question d'éthique qui a un effet direct sur le moral des Forces canadiennes et met en doute l'intégrité des généraux.⁶

La veille de la comparution du lieutenant-général Couture, sous-ministre adjoint, Ressources humaines-Militaires, le ministre de la Défense nationale a annoncé que l'assurance en cas de mutilation accidentelle des membres des Forces canadiennes serait améliorée très bientôt. La nouvelle protection assurerait un paiement forfaitaire pouvant atteindre 250 000 \$ en cas de mutilation accidentelle dans l'exercice des fonctions à tous les membres de la Régulière et de la Réserve des Forces canadiennes ayant un grade inférieur à celui de colonel.⁷ Ce qui fut confirmé une semaine plus tard lorsque le ministre, l'honorable John McCallum, a comparu devant le Comité.

Le ministre McCallum a déclaré que, lorsque l'anomalie lui a été signalée par le major Henwood et les médias, il avait été frappé comme d'autres Canadiens par son iniquité et avait commencé à prendre des mesures pour redresser la situation. Le gouvernement n'avait pas encore arrêté tous les détails, mais il croyait comprendre qu'il alimenterait tous les ans un fonds devant financer les futures prestations de mutilation

(6) **Ibid.**, 3 février 2003, 2:13-14.

(7) **Ibid.**, 12 février 2003, 2:64.

accidentelle. Autrement dit, les membres des Forces canadiennes n'auraient pas à contribuer à leur financement. Il a également assuré au Comité qu'il croyait fermement que si l'anomalie était injuste aujourd'hui, elle l'était depuis 1972 lorsque les officiers supérieurs ont obtenu la protection ou au moins depuis 1982 lorsque la protection du RARM contre l'invalidité prolongée est devenue obligatoire pour tous les nouveaux membres des Forces.

Il avait constaté, cependant, que la mise en œuvre de la rétroactivité prendrait du temps. Il fallait examiner un à un les dossiers des militaires libérés pour cause de blessure au fil des ans et déterminer si la mutilation accidentelle était liée ou non au service. Une fois établis le nombre des militaires blessés et l'ampleur de leurs blessures, il faudrait mettre au point la méthode de versement des paiements rétroactifs.

Le Comité prend note également de la promesse qu'il a faite «de déployer tous les efforts voulus pour faire changer les choses sur ce front-là (de la rétroactivité)» et de faire rapport des progrès au Comité.

La politique annoncée et expliquée par le ministre McCallum remédiera à la disparité fondamentale entre le traitement des plus hauts gradés et celui des militaires de tous les autres grades— à l'avenir, tous les membres des Forces canadiennes, sans égard à leur grade, seront protégés contre une **mutilation accidentelle** qu'ils subissent **pendant qu'ils sont de service**. Le Comité note, cependant, que la protection des colonels et des

généraux comporte le paiement d'un capital assuré (250 000 \$) en cas de mort accidentelle et que leurs prestations de mort ou de mutilation accidentelle sont payables peu importe s'ils étaient ou non de service au moment de l'accident. Tout en promettant d'examiner la possibilité d'étendre la nouvelle protection en cas de mutilation accidentelle aux accidents subis en dehors du service dans le cas des militaires autres que les colonels et les généraux et assimilés, le ministre McCallum a déclaré qu'il ne croyait pas que «cet aspect de la question était aussi urgent que la question de l'équité».

Le Comité n'est malheureusement pas d'accord avec le ministre. Le premier pas essentiel a été franchi, mais le problème d'injustice subsiste. Il a reçu le témoignage d'assureurs-conseils qui lui ont dit que l'assurance en cas de mort ou de mutilation accidentelle était dans l'entreprise privée un avantage commun, populaire et à prix raisonnable.

Le Comité recommande :

- 1. Que le ministère de la Défense nationale accorde à tous les membres des Forces canadiennes, tous rangs confondus, la même protection complète en cas de mort ou de mutilation accidentelle;**

2. Que le ministère de la Défense nationale assure dans les meilleurs délais le paiement rétroactif des prestations de décès ou de mutilation par accident aux membres des Forces canadiennes qui ont été blessés lorsqu'ils étaient de service.

2. Le traitement des soldats blessés et de leurs familles

Fin décembre 1996 début janvier 1997, le major Henwood a rédigé un texte intitulé «Le soin des blessés» qu'il a présenté au commandant de la Base Gagetown et qui a fait l'objet d'une large circulation parmi les officiers supérieurs. Dans ce texte, il soutient que l'indemnisation jointe à la compassion permet à tous les intéressés, la personne blessée, les membres de sa famille et les forces armées, de tourner la page. Comme on l'a vu, il n'a rien reçu du RARM sauf qu'il a obtenu un paiement de 50 000 \$ des Nations Unies par suite de ses blessures. Mais il a estimé que lui et sa famille n'avaient pas été traités avec compassion après l'accident.

Dans son témoignage, le major Henwood a souligné qu'il n'avait rien à redire aux soins médicaux qu'il a reçus pendant sa longue période de traitement et de réadaptation. Mais il s'inquiétait beaucoup pour sa femme et ses enfants. Frappé lui-même d'incapacité, il estimait que les forces

armées ne traitaient pas leurs besoins avec imagination ou compassion. Voici ce qu'il a déclaré au Comité :

...on s'est occupé de moi. Notez que j'ai parlé de «moi». L'autre côté de la médaille, c'est ma famille. Le système a offert à ma femme et à mes enfants un soutien limité, voire inexistant. Cependant, des particuliers ont fait l'impossible pour contourner les règles et prendre telle ou telle disposition. Nous définissions un besoin, et on s'efforçait d'y répondre. Ce n'est pas le système qui disait: «Voici ce que nous pouvons faire pour vous. De quoi avez-vous besoin?»

La situation est devenue très humiliante, et ma femme refusait de s'abaisser pour obtenir de l'aide

Il a dû déposer une demande de redressement de grief juste pour obtenir le paiement de ce qu'il estimait être les dépenses légitimes que sa famille et lui avaient engagées pendant son hospitalisation. Comme il l'a déclaré au Comité :

Si j'avais été blessé mentalement, j'ignore ce que nous aurions fait. Nous avons assumé les coûts du stationnement à l'hôpital. Un jour, ma femme, alors qu'elle venait me rendre visite à l'hôpital, a été victime d'une sortie de route, et notre mini-fourgonnette s'est retrouvée dans le décor. Tout le monde était au courant de l'accident, mais l'armée n'a pas proposé de mettre à notre disposition un moyen de transport pour soulager ma femme de cette responsabilité.

Voilà le volet «compassion» de l'équation que j'ai évoquée.⁸

La blessure a provoqué chez le major Henwood et sa femme certains des symptômes du syndrome de stress post-traumatique. Son fils, le deuxième de ses enfants, a eu du mal à accepter ce qui était arrivé à son père et ce n'est que maintenant, sept ans après, qu'il y a chez lui des signes d'amélioration. Comme le major Henwood n'avait pas droit aux prestations du RARM, il a dû payer les services d'orientation et de traitement dont lui et sa famille ont eu besoin. Simultanément, Anciens Combattants Canada payait le coût de son traitement, mais il restait à savoir s'il pouvait défrayer le traitement de sa famille immédiate.⁹

Le major Henwood a fait observer que c'est sa famille qui avait le plus besoin d'aide et qu'elle avait engagé des frais entre le moment de sa blessure et le moment de son rétablissement, moment où l'ampleur de ses lésions a été totalement évaluée aux fins de déterminer la pension qui lui était due en vertu de la **Loi sur les pensions**, soit une période de deux ans environ. Depuis la date de sa blessure, en septembre 1995, les Forces canadiennes ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer le traitement des soldats blessés.

Notamment, les Forces canadiennes ont établi en 1999 la Direction - Soutien aux blessés et Administration, laquelle reçoit des fonds lui

(8) **Ibid.**, 3 février 2003, 2:27-28.

(9) **Ibid.**, 3 février 2003, 2:21.

permettant de verser aux soldats et à leurs familles des avances couvrant des choses comme les frais de garde d'enfants, de stationnement et de transport liés aux visites à l'hôpital et d'aider les anciens membres des Forces canadiennes libérés pour des raisons médicales. Un certain nombre d'autres programmes complémentaires sont également offerts par l'entremise des centres de services aux familles de militaires d'un bout à l'autre du pays.

En tant que partie intégrante du Comité de la sécurité nationale et de la défense, les membres du Sous-comité ont visité un certain nombre de ces centres de services aux familles et peuvent témoigner que les commandants de base et d'autres gradés en pensent beaucoup de bien. Mais leur efficacité dépend énormément de la personnalité et de l'initiative de leur directeur exécutif et du dynamisme de leur conseil d'administration. Par conséquent, rien ne garantit qu'ils offriront la même gamme de services et le même niveau de service aux soldats blessés et à leurs familles d'un océan à l'autre.

Presque aussitôt après que le membre blessé des Forces canadiennes reprend conscience, deux préoccupations ne le quittent plus guère : «Qu'est-ce que je vais devenir?» et «Qu'est-ce que va devenir ma famille?» Le traitement non médical des militaires blessés doit apaiser ces soucis aussitôt que possible. Il doit également tenir compte du fait que, dans bien des cas, ni le militaire ni sa famille immédiate ne sont en mesure

émotivement ou psychologiquement de répondre eux-mêmes à ces questions. Il ne suffit pas de fournir de l'aide si elle est demandée. Il faut qu'elles soit offerte et offerte par des gens compétents et compatissants.

Le Comité recommande :

- 3. Que, dès qu'un membre des Forces canadiennes est grièvement blessé, le ministère de la Défense nationale charge un officier de faire valoir les intérêts du membre. Cet officier doit être au courant des divers avantages auxquels le membre et sa famille ont droit et suffisamment haut placé et expérimenté pour être capable de défendre leurs intérêts.**
- 4. Que, sur la base des meilleures pratiques des centres de services aux familles d'un bout à l'autre du pays, le ministère de la Défense nationale élabore des lignes directrices concernant l'orientation, les services et les prestations devant être assurés aux familles des membres grièvement blessés des Forces canadiennes . Ces lignes directrices devraient confier à une personne-ressource le soin de contacter la famille, de rester en contact avec elle et de la tenir au courant. Il est très important que la personne-ressource ait elle-même été blessée ou soit le conjoint de quelqu'un qui l'a été.**

3. Procédure de règlement des griefs

Le major Henwood a été blessé le 27 septembre 1995 et libéré des Forces canadiennes le 1^{er} avril 1998. Après plus d'un an de discussions infructueuses et de démêlés avec le RARM au sujet de sa demande d'indemnisation, il a appris au printemps de 1997 qu'il ne recevrait pas de prestations d'invalidité de longue durée. Après qu'on lui eut opposé ce refus, tous les autres avantages du RARM ont cessé, y compris l'accès aux programmes de réadaptation. En mai 1997, il a déposé une demande de redressement de grief qui a mis un an à remonter la chaîne de commandement et à atteindre le niveau du commandant de l'armée, le Chef d'état-major de l'Armée de terre. Après avoir examiné la politique du RARM concernant l'assurance en cas de mutilation accidentelle, le commandant a statué qu'on ne refusait pas au major Henwood des prestations auxquelles il avait droit. En fait, la politique ne prévoit pas les prestations demandées.¹⁰

Le major Henwood a décidé d'en appeler au chef d'état-major de la Défense en 1998. Son grief et les arguments y afférents ont été transmis par le chef d'état-major de la Défense au Comité des griefs des Forces canadiennes en vue d'obtenir ses conclusions et recommandations. À l'été de 2002, le Comité des griefs a recommandé de ne pas appuyer le grief,

(10) *Ibid.*, 3 février 2003, 2:11 et 17-18.

essentiellement pour les mêmes raisons que celles qui avaient été données aux étapes antérieures de la procédure. Il avait reçu exactement ce à quoi il avait droit en vertu du régime, à savoir au moins 75 % de son salaire à la libération, sans indemnité forfaitaire pour la perte de ses membres ou la perte de revenus futurs.

Cette décision du Comité des griefs préoccupe le Comité. Selon le témoignage du major Henwood, lorsque son grief est parvenu au Comité des griefs, ses droits en vertu de la police d'assurance du RARM n'étaient plus le principal enjeu. Il contestait l'inégalité de traitement entre les officiers supérieurs et tous les autres rangs, l'équité d'un régime qui ne l'indemnisait pas de ses blessures, mais verserait à un officier de rang supérieur 250 000 \$ pour les mêmes blessures. Le Comité des griefs ne semble pas faire référence à cet argument dans la justification qu'il donne de ses recommandations.

Dans des circonstances restreintes, le Comité des griefs devrait pouvoir, lorsque des questions d'équité et d'injustice fondamentale sont soulevées ou peuvent se poser, trancher contre le demandeur sur les faits du grief, mais fonder ses conclusions et ses recommandations sur les questions plus larges. Quelques cas, y compris celui du major Henwood, sont tout désignés pour être réglés au niveau ministériel. Ce fait devrait être mentionné dans la justification des recommandations et le chef d'état-major de la Défense devrait saisir le ministre du grief sans plus de retard.

Un cas comme celui du major Henwood devrait mettre des mois, non pas plus de 5 ans à atteindre le dernier niveau d'arbitrage - le chef d'état-major de la Défense - et à être renvoyé ensuite au ministre.

Le Comité recommande :

- 5. Que le Comité des griefs des Forces canadiennes exerce le pouvoir de fonder ses conclusions et ses recommandations sur des questions de politique plus larges lorsque, à son avis, des considérations de justice ou d'équité fondamentale iraient à l'encontre d'une décision fondée sur les seuls faits du grief et qu'il soit investi du pouvoir de recommander le renvoi du grief au ministre.**

Depuis l'été de 2002, son grief est entre les mains du chef d'état-major de la Défense en attente d'une décision finale de sa part. Lorsque le major Henwood a comparu devant le Comité en février 2003, la procédure de règlement du grief était en cours depuis cinq ans et demi. Des fonctionnaires du bureau de l'Ombudsman l'avait interrogé en août 2002, soit environ six semaines après qu'il se soit plaint du temps qu'on mettait à rendre une décision finale sur son grief, mais l'Ombudsman n'avait pas encore présenté de rapport.¹¹

Selon le lieutenant-général Couture, les règlements en vigueur n'obligent pas le chef d'état-major de la Défense à donner sa réponse dans

(11) *Ibid.*, 3 février 2003, 2:17-18.

un délai prescrit. En 2000, on a réformé la procédure de règlement des griefs, instauré des normes d'évaluation du rendement et augmenté le personnel en vue de simplifier et d'accélérer la prise de décision. Le lieutenant-général Couture a déclaré souhaiter personnellement que la procédure de règlement des griefs se déroule dans un délai d'un an, mais il a admis qu'il y avait du chemin à faire avant d'atteindre cet objectif.

Le Comité recommande :

- 6. Que le ministère de la Défense nationale fixe à 12 mois le délai que mettent les Forces canadiennes à mener à bien la procédure de règlement des griefs. Cette période devrait inclure le temps qu'il faut au chef d'état-major de la Défense pour rendre une décision finale, mais exclure les périodes pendant lesquelles le grief est en attente d'une action de la part de son auteur. Si ce délai ne peut pas être respecté, il faut informer par écrit l'auteur du grief des raisons du retard et lui donner la date avant laquelle le chef d'état-major de la Défense rendra sa décision.**

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Le Comité recommande :

1. Que le ministère de la Défense nationale accorde à tous les membres des Forces canadiennes, tous rangs confondus, la même protection complète en cas de mort ou de mutilation accidentelle.
2. Que le ministère de la Défense nationale assure dans les meilleurs délais le paiement rétroactif des prestations de décès ou de mutilation accidentelle aux membres des Forces canadiennes qui ont été blessés lorsqu'ils étaient de service.
3. Que, dès qu'un membre des Forces canadiennes est grièvement blessé, le ministère de la Défense nationale charge un officier de faire valoir les intérêts du membre. Cet officier doit être au courant des divers avantages auxquels le membre et sa famille ont droit et suffisamment haut placé et expérimenté pour être capable de défendre leurs intérêts.
4. Que, sur la base des meilleures pratiques des centres de services aux familles d'un bout à l'autre du pays, le ministère de la Défense nationale élabore des lignes directrices concernant l'orientation, les services et les prestations devant être assurés aux familles des membres grièvement blessés des Forces canadiennes . Ces lignes

directrices devraient confier à une personne-ressource le soin de contacter la famille, de rester en contact avec elle et de la tenir au courant. Il est très important que la personne-ressource ait elle-même été blessée ou soit le conjoint de quelqu'un qui l'a été.

5. Que le Comité des griefs des Forces canadiennes reçoive et exerce le pouvoir de fonder ses conclusions et ses recommandations sur des questions de politique plus larges lorsque, à son avis, des considérations de justice ou d'équité fondamentale iraient à l'encontre d'une décision fondée sur les seuls faits du grief et qu'il soit investi du pouvoir de recommander le renvoi du grief au ministre.
6. Que le ministère de la Défense nationale fixe à 12 mois le délai que mettent les Forces canadiennes à mener à bien la procédure de règlement des griefs. Cette période devrait inclure le temps qu'il faut au chef d'état-major de la Défense pour rendre une décision finale, mais exclure les périodes pendant lesquelles le grief est en attente d'une action de la part de son auteur. Si ce délai ne peut pas être respecté, il faut informer par écrit l'auteur du grief des raisons du retard et lui donner la date avant laquelle le chef d'état-major de la Défense rendra sa décision.

LISTE DES TÉMOINS

37^e législature - 2^e session

AUDIENCES PUBLIQUES À OTTAWA

Couture, lieutenant-général Christian, sous-ministre adjoint, Ressources humaines – Militaires, ministère de la Défense nationale (12 février 2003)

Geci, M. John, président, Agence de soutien du personnel des forces canadiennes (ASPFC) (12 février 2003)

Henwood, le major (retraité) Bruce (3 février 2003)

Lemay, M. Pierre, président, Régime d'assurance-revenu militaire (RARM), ministère de la Défense nationale (12 février et 19 février 2003)

Martin, M^{me} Kathleen, gestionnaire, Régime d'assurance-revenu militaire (RARM), Maritime Life (12 février 2003)

McCallum, l'honorable John, C.P., député, ministre de la Défense nationale (19 février 2003)

Mogg, M. David, président, March Forth Benefits (3 février 2003)

Potvin, M. Bernard, Mercer, Consultation en ressources humaines (3 février 2003)

Ranger, M. Richard, directeur des finances, Le Sénat (3 février 2003)

Siew, capitaine (Marine) Andrea, directrice, Qualité de la vie, ministère de la Défense nationale (19 février 2003)

ANNEXE 1

TABLEAU DES PRESTATIONS PRÉSENTÉ PAR LE MAJOR HENWOOD

Analyse non officielle de l'admissibilité à l'indemnité pour mutilation accidentelle du RARM

Explications et suppositions énoncées à la fin																			
Responsabilité du MDN								Responsabilité d'ACC						Admissible à l'ILD/IMA			Non admissible à l'ILD/IMA		
Grade	Niveau de solde	Prime	Mensuel	Annuel	LPRFC @ 10 ans (20%) (annuel)	LPRFC @ 15 ans (30%) (annuel)	LPRFC @ 20 ans (40%) (annuel)	ACC 100% (perte de deux membres) (annuel)	Pension marié (annuel)	Pension 1 enfant (annuel)	Pension 2 enfants (annuel)	Pension 3 enfants (annuel)	Années de service (LPRFC)	Célibataire avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40% LPRFC (annuel)	Marié avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40% LPRFC (annuel)	Marié, 1 enfant, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40% LPRFC (annuel)	Marié, 2 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40% LPRFC (annuel)	Marié, 3 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40% LPRFC (annuel)	RARM @ 75% (annuel)
Sdt	1	1, 2, 3	\$3,179	\$38,148	\$7,630	\$11,444	\$15,259	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$28,611
	Voir note 1							\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$30,136	\$35,775	\$38,701	\$40,840	\$42,528	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$33,951	\$39,590	\$42,516	\$44,655	\$46,343	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$37,765	\$43,405	\$46,331	\$48,469	\$50,158	
Cpl	5A	Base	\$3,637	\$43,644	\$8,729	\$13,093	\$17,458	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$32,733
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$31,235	\$36,874	\$39,801	\$41,939	\$43,627	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$35,599	\$41,239	\$44,165	\$46,303	\$47,992	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$39,964	\$45,603	\$48,529	\$50,668	\$52,356	
Cplc	5B	Base	\$3,789	\$45,468	\$9,094	\$13,640	\$18,187	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$34,101
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$31,600	\$37,239	\$40,165	\$42,304	\$43,992	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$36,147	\$41,786	\$44,712	\$46,851	\$48,539	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$40,693	\$46,333	\$49,259	\$51,397	\$53,086	
Sgt	6A	Base	\$4,178	\$50,136	\$10,027	\$15,041	\$20,054	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$37,602
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$32,533	\$38,173	\$41,099	\$43,237	\$44,926	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$37,547	\$43,186	\$46,113	\$48,251	\$49,939	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$42,561	\$48,200	\$51,126	\$53,265	\$54,953	
Adj	6B	Base	\$4,655	\$55,860	\$11,172	\$16,758	\$22,344	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$41,895
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$33,678	\$39,318	\$42,244	\$44,382	\$46,071	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$39,264	\$44,904	\$47,830	\$49,968	\$51,657	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$44,850	\$50,490	\$53,416	\$55,554	\$57,243	
Adjum	7	Base	\$5,137	\$61,644	\$12,329	\$18,493	\$24,658	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$46,233
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$34,835	\$40,474	\$43,401	\$45,539	\$47,227	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$40,999	\$46,639	\$49,565	\$51,703	\$53,392	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$47,164	\$52,803	\$55,729	\$57,868	\$59,556	
Adjuc	8	Base	\$5,701	\$68,412	\$13,682	\$20,524	\$27,365	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$51,309
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$36,189	\$41,828	\$44,754	\$46,893	\$48,581	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$43,030	\$48,669	\$51,595	\$53,734	\$55,422	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$49,871	\$55,510	\$58,437	\$60,575	\$62,263	
Slt	PFOR	Base	\$3,510	\$42,120	\$8,424	\$12,636	\$16,848	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$31,590
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$30,930	\$36,570	\$39,496	\$41,634	\$43,323	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$35,142	\$40,782	\$43,708	\$45,846	\$47,535	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$39,354	\$44,994	\$47,920	\$50,058	\$51,747	
Lt	PFOR	Base	\$3,825	\$45,900	\$9,180	\$13,770	\$18,360	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$34,425
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$31,686	\$37,326	\$40,252	\$42,390	\$44,079	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$36,276	\$41,916	\$44,842	\$46,980	\$48,669	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$40,866	\$46,506	\$49,432	\$51,570	\$53,259	

Analyse non officielle de l'admissibilité à l'indemnité pour mutilation accidentelle du RARM

Responsabilité du MDN										Responsabilité d'ACC					Admissible à l'ILD/IMA			Non admissible à l'ILD/IMA	
Grade	Niveau de solde	Prime	Mensuel	Annuel	LPRFC @ 10 ans (20 %)	LPRFC @ 15 ans (30 %)	LPRFC @ 20 ans (40 %)	ACC 100 % (perte de deux membres)	Pension marié	Pension 1 enfant	Pension 2 enfants	Pension 3 enfants	Années de service (LPRFC)	Célibataire avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 1 enfant, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 2 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 3 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	RARM @ 75 % (annuel)
Capt		Base	\$4,850	\$58,200	\$11,640	\$17,460	\$23,280	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$43,650
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$34,146	\$39,786	\$42,712	\$44,850	\$46,539	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$39,966	\$45,606	\$48,532	\$50,670	\$52,359	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$45,786	\$51,426	\$54,352	\$56,490	\$58,179	
Maj		Base	\$6,557	\$78,684	\$15,737	\$23,605	\$31,474	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$59,013
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$38,243	\$43,882	\$46,809	\$48,947	\$50,635	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$46,111	\$51,751	\$54,677	\$56,815	\$58,504	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$53,980	\$59,619	\$62,545	\$64,684	\$66,372	
Lcol		Base	\$7,601	\$91,212	\$18,242	\$27,364	\$36,485	\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	< 10 ans	\$22,506	\$28,146	\$31,072	\$33,210	\$34,899	\$68,409
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	10 ans	\$40,749	\$46,388	\$49,314	\$51,453	\$53,141	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	15 ans	\$49,870	\$55,509	\$58,435	\$60,574	\$62,262	
								\$22,506	\$5,639	\$2,926	\$2,138	\$1,688	20 ans	\$58,991	\$64,630	\$67,557	\$69,695	\$71,383	
Note 1 Le niveau de solde est calculé au taux de rémunération d'un soldat supérieur dans le groupe de solde normalisée conformément à la politique relative aux militaires à faible rémunération en vertu du RARM																			
Définitions																			
1. LPRFC correspond à la <i>Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes</i> , c'est-à-dire le régime de pension défini pour les membres des FC. Les militaires sont assujettis à la LPRFC après 20 années de service à moins qu'ils ne soient libérés pour des raisons médicales, auquel cas, le calcul de la pension commence après 10 années de service. C'est ce qu'on appelle communément la pension pour service militaire.																			
2. ACC correspond à Anciens combattants Canada, c'est-à-dire à la pension qui est habituellement versée pour cause d'invalidité.																			
3. RARM correspond au Régime d'assurance-revenu militaire auquel tous les membres des FC sont tenus de contribuer. Il s'agit d'un régime de revenu garanti qui offre un revenu de 75 % avant blessure, réduit de toute pension du Conseil du Trésor du Canada à laquelle le militaire pourrait être admissible.																			
4. LLD correspond à la prestation d'invalidité de longue durée, qui offre une garantie de revenu en vertu du RARM de 75 % du revenu avant blessure, réduit de toute pension accordée par le Conseil du Trésor. Les montants varieront selon le grade, l'ancienneté, les années de service, l'état civil, le nombre d'enfants et la gravité de la blessure du militaire.																			
5. IMA correspond à l'indemnité pour mutilation accidentelle qui est calculée de la même façon que l'ILD. Elle est accordée en sus de la prestation d'invalidité de longue durée. Si le militaire ne se qualifie pas pour l'ILD, il se voit automatiquement refuser l'IMA. Voilà le noeud du problème dans le cas du major Henwood, qui estime que l'IMA devrait être versée sous forme de paiement forfaitaire selon la blessure et non pas en fonction du revenu provenant de diverses pensions. L'indemnisation pour perte d'un membre ou de la vue devrait être la même pour tous les militaires, quels que soient leur grade, leur ancienneté, leurs années de service, leur état civil et le nombre d'enfants qu'ils ont.																			
Explications et suppositions																			
1. Cette analyse non officielle ne porte que sur les pertes multiples de membres																			
2. Les zones en vert ou légèrement ombragées indiquent que le militaire est admissible à l'IMA en vertu de la politique ILD du RARM																			
3. Les zones en rouge ou plus foncées indiquent que le militaire n'est pas admissible à l'IMA en vertu des politiques ILD actuelles du RARM																			

Analyse non officielle de l'admissibilité à l'indemnité pour mutilation accidentelle du RARM

Explications et suppositions énoncées à la fin																																		
Responsabilité du MDN														Responsabilité d'ACC				Admissible à l'ILD/IMA			Non admissible à l'ILD/IMA													
Grade	Niveau de solde	Prime	Mensuel	Annuel	LPRFC @ 10 ans (20 %) (annuel)	LPRFC @ 15 ans (30 %) (annuel)	LPRFC @ 20 ans (40 %) (annuel)	ACC 100 % (perte de deux membres) (annuel)	Pension marié (annuel)	Pension 1 enfant (annuel)	Pension 2 enfants (annuel)	Pension 3 enfants (annuel)	Années de service (LPRFC)	Célibataire avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 1 enfant, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 2 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 3 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	RARM @ 75 % (annuel)															
4. Les colonnes intitulées grade, niveau de solde, prime, mensuel et annuel correspondent au grade, au niveau de solde et au taux de rémunération mensuel et annuel. Le montant annuel sert aux calculs dans les autres colonnes du tableau.																																		
5. Les calculs figurant dans les colonnes de la LPRFC ne sont que des exemples fondés sur 10, 15 et 20 années de service. Si un militaire est libéré pour raison médicale, la pension qu'il touche en vertu de la LPRFC est calculée au taux de 2 % par année pour chaque année de service après 10 années de service. Aucune pension n'est allouée pour moins de 10 années de service.																																		
6. En ce qui concerne la responsabilité d'ACC, les colonnes relatives aux personnes mariées et aux personnes avec enfants correspondent à ce que ACC verse comme pension aux conjoints et aux enfants en sus de la pension pour invalidité. Les pensions versées aux conjoints et aux enfants sont incluses dans les pensions totales que touche le militaire lorsque vient le temps de déterminer l'admissibilité à l'ILD et l'IMA.																																		
7. Les colonnes en couleur indiquent que le militaire est admissible à l'ILD et par défaut, à l'IMA.																																		
8. La colonne RARM @ 75 % (annuel) correspond au seuil de revenu de 75 % avant blessure utilisé pour déterminer l'admissibilité à l'ILD et à l'IMA. Les montants inférieurs au tour du RARM rendent le militaire admissible et ils sont indiqués en vert, alors que les montants excédant le taux du RARM indiqués en rouge ne satisfont pas au seuil de revenu admissible pour recevoir l'ILD et l'IMA, ce qui exclut le militaire.																																		
Analyse du tableau																																		
1. L'IMA différera de manière importante puisque le paiement est basé sur la différence entre l'ILD à 75 % et le montant total des pensions touché sur une période de 36 mois.																																		
Par exemple, un simple soldat comptant 10 années de service touche une pension annuelle approximative, provenant de toutes sources, de 32 533 \$ et recevrait par conséquent une IMA de 5 069 \$ par année pendant trois ans; tandis qu'un simple soldat comptant 15 années de service reçoit une pension annuelle approximative, de toutes sources, de 37 547 \$ et toucherait par conséquent une IMA de 55 \$ par année pendant trois ans.																																		
2. Le pourcentage de la couverture augmente considérablement avec le grade. Les militaires qui ont le plus besoin de couverture sont les moins assurés.																																		
Les soldats ne sont assurés qu'à 10 %, aucun soldat avec enfants ne recevrait une IMA en vertu de la formule actuelle d'admissibilité.																																		
Les caporaux sont assurés à 21 %																																		
Les caporaux-chefs sont assurés à 28 %																																		
Les sergents sont assurés à 34 %																																		
Les adjudants sont assurés à 43 %																																		
Les adjudants-maîtres sont assurés à 55 %																																		
Les adjudants-chefs sont assurés à 69 %																																		
Les lieutenants-colonels sont assurés 92 %																																		
La couverture pour les autres catégories d'officier n'a pas été calculée en raison des nombreux niveaux de solde différents.																																		
3. L'analyse évolutive des tendances indique que les soldats qui auraient le plus besoin de l'IMA sont les moins couverts et qu'il y a une hausse importante de la couverture au fur et à mesure que le militaire monte en grade.																																		
4. L'analyse évolutive des tendances indique que les militaires (militaires du rang) qui ont le plus besoin de l'IMA, habituellement ceux qui sont mariés et qui ont une grande famille, sont en fait ceux qui en profitent le moins. Des 30 niveaux de solde normalisée pour militaire du rang, seulement 24 % des militaires qui sont mariés et qui ont trois enfants sont assurés. Aucun soldat ou caporal n'est admissible. Alors que 70 % des militaires du rang célibataires seraient admissibles à l'IMA, dont 100 % des adjudants-chefs.																																		
5. La présente analyse ne porte pas sur les taux de solde de spécialistes 1 et 2 pour militaires du rang (MR).																																		
6. La présente analyse ne porte que sur les officiers dans les catégories des officiers du service général.																																		

Analyse non officielle de l'admissibilité à l'indemnité pour mutilation accidentelle du RARM

Explications et suppositions énoncées à la fin																																	
Responsabilité du MDN							Responsabilité d'ACC							Admissible à l'ILD/IMA			Non admissible à l'ILD/IMA																
Grade	Niveau de solde	Prime	Mensuel	Annuel	LPRFC @ 10 ans (20 %) (annuel)	LPRFC @ 15 ans (30 %) (annuel)	LPRFC @ 20 ans (40 %) (annuel)	ACC 100 % (perte de deux membres) (annuel)	Pension marié (annuel)	Pension 1 enfant (annuel)	Pension 2 enfants (annuel)	Pension 3 enfants (annuel)	Années de service (LPRFC)	Célibataire avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 1 enfant, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 2 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	Marié, 3 enfants, avec revenu de pension (ACC) avec 20, 30 et 40 % LPRFC (annuel)	RARM @ 75 % (annuel)														
7. Les chiffres utilisés correspondent aux taux mensuels 2002 de pension pour invalidité versés par Anciens combattants Canada en vertu de l'annexe « I » et l'article 75 de la <i>Loi sur le régime de pensions</i> .																																	
8. Les taux de solde du MDN sont les taux affichés après mars 2002.																																	

ANNEXE 11

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ



L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet réputé ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaires santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

(Sénateur Atkins)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du Très hon. Brian Mulroney et du Très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre. M. Atkins a servi dans les forces armées des États-Unis de septembre 1957 à août 1959.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick) et il est membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Acadia.



L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie des Comités sénatoriaux suivants : de l'agriculture et des forêts; de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants, des finances nationales et des transports et communications. Il est vice-président des finances nationales ainsi que du sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

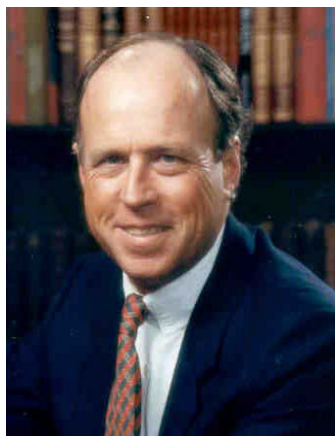
Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez

(Sénateur Day)

Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du Premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politiques.

Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du Premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité publique (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), et le Comité permanent des banques et du commerce. Il a également été président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration (1995-1997).

En 1995, le sénateur Kenny est devenu le premier sénateur à faire franchir toutes les étapes, au Parlement, à un projet de loi émanant d'un sénateur. Ce projet de loi créait la *Loi sur les carburants de remplacement*, qui stipule que 75 % des véhicules automobiles exploités par l'ensemble des organismes fédéraux et des sociétés d'État doivent fonctionner aux carburants de remplacement d'ici 2004.

Le sénateur Kenny est actuellement président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il est aussi membre du comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de

l'environnement et des ressources naturelles, comité dont il était auparavant le vice-président. Le sénateur Kenny fait partie de ce comité depuis 1985.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur de la Commission de la sécurité et de la défense de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il a occupé auparavant les postes de président de la Sous-commission sur l'avenir de la sécurité et des capacités de défense et de vice-président de la Sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN.



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants



L'honorable John (Jack) Wiebe, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

(Sénateur Wiebe)

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :

Agriculture et forêts, vice-président

Sécurité nationale et défense

Sous-comité des affaires des anciens combattants

Règlements, de la procédure et des droits du parlement

From the Department of Fisheries and Oceans Canada:

Mr. Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine Services;

Mr. Tim Meisner, Director, Policy and Legislation, Marine Programs Directorate.

From Canada Customs and Revenue Agency:

Ms. Maureen Tracy, Director, Policy and Operations Division;

Mr. Tom Kobolak, Senior Program Officer, Contraband and Intelligence.

From the Department of Citizenship and Immigration Canada:

Ms. Diane Merpaw, Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination;

Ms. Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch.

Du ministère des Pêches et Océans Canada:

M. Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes;

M. Tim Meisner, directeur, Politiques et législation, Direction générale des programmes maritimes.

De l'Agence des douanes et du revenu du Canada:

Mme Maureen Tracy, directrice, Division des politiques et des opérations;

M. Tom Kobolak, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement.

Du ministère de la Citoyenneté et Immigration Canada:

Mme Diane Merpaw, directrice adjointe intérimaire, Élaboration des politiques et coordination;

Mme Debra Normoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi.



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

Morning Session:

From the Department of Transport Canada:

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group.

From the Department of National Defence:

Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff;

Captain Peter Avis, Director of Maritime Policy, Operations and Readiness.

Afternoon Session:

From the Royal Canadian Mounted Police:

Superintendent Ken Hansen, Director of Federal Enforcement;

Corporal Denis Caron, National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch National Coordinator, Organized Crime Branch.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Séance de l'avant-midi:

Du ministère de Transport Canada:

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime.

Du ministère de la Défense nationale:

Le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes;

Le capitaine Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes.

Séance de l'après-midi:

De la Gendarmerie royale du Canada:

Le surintendant Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales;

Le caporal Denis Caron, coordonnateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous-direction du crime organisé.

(Suite à la page précédente)