



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

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

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Président:
L'honorable COLIN KENNY

Monday, May 26, 2003
Monday, June 2, 2003

Le lundi 26 mai 2003
Le lundi 2 juin 2003

Issue No. 18

Fascicule n° 18

Twenty-third and twenty-fourth meetings on:

Vingt-troisième et vingt-quatrième réunions concernant:

Examination on the need for a
national security policy for Canada

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

WITNESSES:
(See back cover)

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, May 26, 2003
(32)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera, at 5:15 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 Atkins, Banks, Kenny, Smith, P.C. and Wiebe (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; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

In accordance with rule 92(2)(e) and (f) the committee considered its draft agenda and its draft report.

At 6:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:07 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.*)

WITNESS:

As an individual:

Mr. James C. Kelly.

Mr. Kelly made a statement and responded to questions.

At 7:55 p.m., the committee suspended its sitting.

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

- [Material from Jean-Pierre Witty, C/Supt, Criminal Intelligence Directorate, Royal Canadian Mounted Police, dated May 6, 2003 regarding an inventory of its marine assets] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «78»)
- [Documents from Citizenship and Immigration Canada, dated May 15, 2003 regarding requests by the Committee at its meeting of April 7, 2003.] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «79»)

At 7:58 p.m., in accordance with rule 92(2)(e) and (f) the committee continued its meeting in camera in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 26 mai 2003
(32)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 17 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 Atkins, Banks, Kenny, Smith, c.p. et Wiebe (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; le lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison du MDN; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément aux alinéas 92(2)e) et f) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour et un projet de rapport.

À 18 h 05, le comité suspend la séance.

À 18 h 07, le comité entreprend la séance publique 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.*)

TÉMOIN:

À titre personnel:

M. James C. Kelly.

M. Kelly fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 55, le comité suspend la séance.

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

- [Document de Jean-Pierre Witty, surintendant en chef, Direction des renseignements criminels, Gendarmerie royale du Canada, daté du 6 mai 2003, concernant l'inventaire de matériel de navigation] (Pièce 5900-2.37/N2-SS1, 18, «78»)
- [Documents de Citoyenneté et Immigration Canada, datés du 15 mai 2003, concernant les demandes de renseignement présentées par le comité à la réunion du 7 avril 2003.] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «79»)

À 19 h 58, conformément aux alinéas 92(2)e) et f) du Règlement, le comité se réunit à huis clos dans la pièce 160-S (Salle des sous-comités) de l'édifice du Centre.

The committee considered its draft agenda and its draft report.

It was moved by the Honourable Senator Banks, — That the Committee pay the costs of participation at the Seapower Conference to be held at Dalhousie University, Halifax, June 20-22, 2003 of any Senator wishing to attend as well as of Major General (ret'd) Keith McDonald.

The question being put, it was adopted.

At 9:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, June 2, 2003
(33)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera, at 5:15 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 Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny and Meighen (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Grant Purves and Grant Dawson, Analysts; Chief Superintendent Jean-Pierre Witty, RCMP Liaison Officer; Lieutenant-Colonel David Belovich, DND Liaison Officer; Sandeep Mukerji, Legislative Clerk, Veronica Morris, Communications Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

In accordance with rule 92(2)(e) the committee considered its draft agenda.

At 6:02 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:07 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:

As an individual:

Captain (N) (Ret'd) John Dewar.

From the Department of Transport Canada:

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

Captain Dewar made a statement and responded to questions.

Le comité examine le projet d'ordre du jour et le projet de rapport.

L'honorable sénateur Banks propose — Que le comité assume les frais de participation à la conférence Seapower, qui aura lieu à l'Université Dalhousie, à Halifax, du 20 au 22 juin 2003, des sénateurs qui souhaitent y assister et du major-général (à la retraite) Keith McDonald.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 21 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le lundi 2 juin 2003
(33)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 17 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 Atkins, Banks, Cordy, Day, Forrestall, Kenny et Meighen (7).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Grant Purves et Grant Dawson, analystes; le surintendant en chef Jean-Pierre Witty, agent de liaison de la GRC; le lieutenant-colonel David Belovich, agent de liaison, du MDN; Sandeep Mukerji, greffier législatif; Veronica Morris, agente de communications.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

À 18 h 02, le comité suspend la séance.

À 18 h 07, le comité entreprend la séance publique 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:

À titre personnel:

Le capitaine (M) (à la retraite) John Dewar.

De Transports Canada:

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

Le capitaine Dewar fait une déclaration et répond aux questions.

At 7:33 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:40 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Frappier made a statement and 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.

- [“Outline — Maritime Sovereignty Cutters” by Captain (N) (Ret’d) J.S. Dewar, June 2, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, “80”)
- [“Suggested Questions for Transport Canada: Testimony of Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, June 2, 2003”] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, “81”)

At 8:35 p.m., the committee suspended its sitting.

At 8:37 p.m., in accordance with rule 92(2)(e) the committee continued its meeting in camera in room 160-S (Subcommittee Room), Centre Block.

The committee considered its draft agenda.

The committee agreed, — That the Chair would write to Mr. Gerry Frappier asking when the material requested during the meeting of April 7th, especially the matrix of different scenarios, would be available and asking him and any other appropriate departmental officials to appear at a meeting on June 16, 2003.

At 9 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

À 19 h 33, le comité suspend la séance.

À 19 h 40, le comité reprend la séance.

M. Frappier fait une déclaration et répond aux questions.

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

- [«Outline — Maritime Sovereignty Cutters» par le capitaine (M)(à la retraite) J.S. Dewar, 2 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «80»)
- [«Questions suggérées pour Transports Canada: Témoignage de Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d’urgence, 2 juin 2003»] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18 «81»)

À 20 h 35, le comité suspend la séance.

À 20 h 37, conformément à l’alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité se réunit à huis clos, dans la pièce 160-S (Salle des sous-comités) de l’édifice du Centre.

Le comité examine le projet d’ordre du jour.

Il est convenu — Que le président écrive à M. Gerry Frappier afin de savoir quand les renseignements demandés à la réunion du 7 avril, y compris le tableau des différents scénarios, seront fournis au comité, et si lui et d’autres représentants du ministère accepteraient de comparaître à la réunion du 16 juin 2003.

À 21 heures, le comité suspend ses travaux jusqu’à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, May 26, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6:07 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. This evening, the committee will hear testimony on Canadian coastal defence and security.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my far right is Senator Jack Wiebe. Prior to his appointment to the Senate in 2000, Senator Wiebe, who is from Saskatchewan, served as Lieutenant-Governor of that province and as a member of its legislative assembly. Senator Wiebe is deputy chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, as well as a member of both the Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament and our Subcommittee on Veterans Affairs.

Beside Senator Wiebe is Senator Tommy Banks from Alberta. He is well known to Canadians as one of our most versatile musicians and entertainers. His talent and dedication have earned him a Juno Award, a Grand Prix du Disque-Canada, and many other honours. He was appointed to the Senate in 2000. Senator Banks is chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. That committee is currently studying the Environmental Protection Act.

Beside Senator Banks and on my immediate right is Senator Norm Atkins from Ontario. Senator Atkins came to the Senate in 1986 with a strong background in the field of communications and with experience as an adviser to former Premier Davis of Ontario. Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs as well as a member of the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He also serves as chair of the Senate Conservative Caucus.

At the far left is Senator David Smith from Ontario. Senator Smith was appointed to the Senate in 2002. He previously served as a Toronto councillor and deputy mayor, a member of the House of Commons, and a minister of state in the Trudeau government. Senator Smith is also a member of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs as well as the Standing Senate Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

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

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 26 mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 18 h 07 pour examiner, et ensuite en faire rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

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

[*Traduction*]

Le président: Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Ce soir, nous entendrons des témoignages sur la défense et la sécurité des côtes canadiennes.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis un sénateur de l'Ontario et je préside le comité.

Le sénateur Jack Wiebe se trouve à ma droite. Avant d'être nommé au Sénat en 2000, le sénateur Wiebe, qui est originaire de la Saskatchewan, a occupé le poste de lieutenant-gouverneur de cette province et a été élu député de l'Assemblée législative. Le sénateur Wiebe est vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, et il siège également au Comité du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement ainsi qu'à notre sous-comité des anciens combattants.

Le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, est assis à côté du sénateur Wiebe. Il est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Son talent et son dévouement lui ont valu un prix Juno, le Grand Prix du Disque-Canada et beaucoup d'autres honneurs. 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. Ce comité étudie actuellement la Loi sur la protection de l'environnement.

Le sénateur Norm Atkins, de l'Ontario, est assis à côté de moi à ma droite. Il a été nommé au Sénat en 1986, fort d'une solide connaissance du domaine des communications et de son expérience à titre de conseiller de l'ancien premier ministre Davis de l'Ontario. Le sénateur Atkins siège également à notre sous-comité des anciens combattants ainsi qu'au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il est également président du caucus sénatorial du Parti conservateur.

Le sénateur David Smith de l'Ontario est assis à mon extrême gauche. Il a été nommé au Sénat en 2002. Il a été conseiller municipal et adjoint au maire de Toronto, député fédéral et ministre d'État dans le gouvernement Trudeau. Le sénateur Smith siège également au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles de même qu'au Comité sénatorial permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

C'est la première fois qu'un comité sénatorial permanent reçoit le mandat d'examiner les questions de sécurité et de défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons préparé plusieurs

with “Canadian Security and Military Preparedness.” That study, which was tabled in February 2002, examined the major defence and security 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,” published in September 2002; second, “For an Extra \$130 Bucks...Update On Canada’s Military Financial Crisis: A View from the Bottom Up,” published in November 2002; and third, and most recently, “The Myth of Security at Canada’s Airports,” published in January 2003.

The committee is continuing its long-term evaluation of Canada’s ability to contribute to security and defence in North America. As part of this work, the committee has been holding hearings on the federal government’s support to the men and women across the country who respond first to emergencies and disasters. However, the committee has decided 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: A Canadian Responsibility,” September 2002, which found the Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

This evening our witness will be Mr. James C. Kelly. Mr. Kelly is a research fellow at the Centre for Foreign Policy Studies at Dalhousie University. He is a former Director of International Relations with the Canadian Coast Guard. He has studied the role of the Coast Guard in many countries and has consulted internationally. This evening, he will share with the committee knowledge based on his research and 30 years of experience as part of the Coast Guard.

Mr. Kelly, we welcome you to give us your opening comments.

Mr. James C. Kelly, as an individual: First, I should apologize for not having a formal presentation or a paper to present to you, but I was invited to come before you last Thursday, late afternoon. I agreed to do that, recognizing, of course, that I would have to really scramble to get an intelligible play of words down for your benefit and consideration. Having said that, I should like to address five key points in my initial remarks.

The first one, just to prepare the ground, or should I say the sea state, is the Canadian Coast Guard itself, where I spent some 30 years employed on the coast and also here in headquarters. I wish to discuss the Coast Guard as one of the major coast guards of the world and to comment upon its domestic roles and responsibility, as well as reference to some of its international involvement.

As I am sure most of you are aware, the Coast Guard is the operational arm of the Department of Fisheries and Oceans. It is responsible for providing operational services and platforms for en route safety, navigational aids, precision navigation, marine environmental protection services, waterways development and

rapports, dont le premier s’intitulait «L’état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Présentée en février 2002, cette étude portait sur les grands dossiers relatifs à la défense et à la sécurité au Canada.

Le Sénat a ensuite chargé notre comité d’examiner la nécessité d’une politique nationale sur la sécurité. Jusqu’à maintenant, nous avons présenté trois rapports sur différents aspects de la sécurité nationale: le premier, «La défense de l’Amérique du Nord: une responsabilité canadienne» est paru en septembre 2002; le deuxième, «Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut», a été publié en novembre 2002; le troisième, et le plus récent, «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens» est paru en janvier 2003.

Le comité poursuit son examen approfondi de la capacité du Canada de contribuer à la sécurité et à la défense de l’Amérique du Nord. Pour mener à bien cette tâche, il a tenu des audiences portant sur le soutien que le gouvernement fédéral offre aux hommes et aux femmes du Canada qui sont les premiers à intervenir en cas d’urgence ou de catastrophe. Le comité a cependant décidé d’évaluer en priorité la capacité du Canada de défendre ses eaux territoriales et d’aider à surveiller les côtes du continent. Les audiences en cours permettront d’actualiser un rapport publié par le comité en septembre 2002 et intitulé «La défense de l’Amérique du Nord: une responsabilité canadienne», qui faisait état du caractère fragmentaire et peu systématique de la défense des côtes canadiennes.

Nous recevons ce soir M. James C. Kelly, qui est chercheur au Centre d’étude sur la politique étrangère de l’Université Dalhousie. M. Kelly est un ancien directeur des Relations internationales à la Garde côtière canadienne. Il a étudié le rôle de la Garde côtière dans beaucoup de pays et a été expert-conseil international. Ce soir, il nous communiquera une partie de ses connaissances fondées sur ses recherches et sur ses 30 ans d’expérience au service de la Garde côtière.

Monsieur Kelly, vous avez la parole.

M. James Kelly, à titre personnel: Je m’excuse tout d’abord de n’avoir pas de document officiel à vous remettre, mais c’est parce qu’on ne m’a invité à comparaître que jeudi dernier, en fin d’après-midi. J’ai accepté sachant cependant que j’aurais beaucoup de mal à rédiger un document intelligible dans un délai aussi court. Cela dit, je vais souligner cinq aspects essentiels dans mon exposé.

Dans un premier temps, pour situer mes propos, je vais décrire la Garde côtière canadienne pour laquelle j’ai travaillé pendant 30 ans sur la côte et également à l’administration centrale à Ottawa. La Garde côtière canadienne étant l’une des plus importantes au monde, j’aimerais décrire ses rôles et ses responsabilités à l’intérieur du Canada ainsi que certaines de ses activités internationales.

Vous savez sans doute que la Garde côtière est le volet opérationnel du ministère des Pêches et des Océans. Elle est chargée d’offrir des plates-formes et services opérationnels pour assurer la sécurité en route, de même que les aides à la navigation, la navigation de précision, les services de protection de

protection, fish management enforcement, emergency planning, scientific oceans research support, and services to industry and other government departments.

In the course of applying and administering the Canadian marine standards, and providing like services, the Coast Guard has developed over time an extensive knowledge and understanding of the larger marine sector in this country, including the capacity to support and the credibility required to deal effectively with the many stakeholders that make up the marine community here in this country. These interfaces range from representation at international forums, such as the International Maritime Organization, through negotiation of policy matters with various shipping interests in this country, to dealing with provincial authorities here in Canada and special interest groups and small craft operators on statutory and marine service matters.

The Coast Guard, it may be a surprise to many, is one of the major coast guards of the world. It operates in one of the severest climatic conditions on this planet. It is served by 5,000 trained and disciplined men and women, and assisted by the Canadian Coast Guard auxiliary, which has an equal number of volunteers, drawn from the fishing fleets of Canada as well as the recreational boating community.

The fleet of the Canadian Coast Guard is the largest federal government fleet, with over 100 vessels, ranging from polar and riverine icebreakers to major buoy tenders and scientific research vessels, to search and rescue cutters or lifeboats.

Out of this sizable fleet, the Coast Guard currently employs 38 vessels — I believe that is the number — in maintaining a primary search and rescue standby mode on a 24/7 basis. It also operates a fleet of helicopters, hovercraft and some fixed-wing aircraft. Some 13 marine communications and vessel traffic service centres are positioned along our coast, to assist in commercial and other marine navigation.

The Coast Guard is administered by a commissioner. I understand that John Adams has been before the committee on a couple of occasions. He in turn is assisted by five regional administrations, located along the coasts. There are also bases and sub-bases of the Coast Guard throughout the country.

The training arm of the Canadian Coast Guard is the Canadian Coast Guard College, which is located in Sydney, Nova Scotia. Incidentally, it may be the closest thing that Canada has to a national maritime training institution. It has a solid reputation, and apart from training Coast Guard officers, navigation officers, marine engineers and other specialists in the Coast Guard, it also provides services to certain sectors of the Department of National Defence and the Royal Canadian Mounted Police.

Through its exposure in being involved in traditional functions, and in conducting sometimes unusual operations as required to meet the rising need over the years, the Coast Guard has earned a

l'environnement marin, le développement et la protection des voies de navigation, l'application des lois relatives à la gestion des pêches, la planification d'urgence, le soutien aux recherches en sciences océaniques et des services au secteur privé ainsi qu'à d'autres ministères.

Étant chargée d'appliquer et d'administrer des normes canadiennes relatives à la navigation en mer et d'offrir les services connexes, la Garde côtière a accumulé au fil des ans beaucoup de connaissances sur toutes les questions qui touchent la navigation au Canada. Elle a acquis la capacité et la crédibilité nécessaires pour transiger avec les nombreux intervenants qui composent la communauté maritime de notre pays. C'est ainsi qu'elle a été appelée à représenter le Canada à des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale, à négocier des questions stratégiques avec divers intervenants du transport maritime au Canada et à collaborer avec les autorités provinciales, avec des groupes d'intérêt et avec les utilisateurs de petites embarcations au sujet de questions ayant trait à la législation et aux services maritimes.

Peu de gens le savent, mais la Garde côtière canadienne est l'une des principales du monde. Elle évolue dans l'un des climats les plus rigoureux de la planète. Elle est dotée d'un effectif de 5 000 hommes et femmes qualifiés et disciplinés, qui sont secondés par la Garde côtière auxiliaire canadienne, qui compte un nombre équivalent de bénévoles, recrutés parmi les pêcheurs et les plaisanciers.

La flotte de la Garde côtière canadienne est la plus importante flotte fédérale. Elle compte plus de 100 navires, qui vont des brise-glace polaires et fluviaux aux baliseurs, en passant par des navires de recherche scientifique, des garde-côte ou des embarcations de sauvetage SAR.

La Garde côtière affecte actuellement 38 navires de cette flotte assez importante au maintien de services de recherche et de sauvetage prêts à intervenir jour et nuit. Elle gère également une flotte d'hélicoptères, d'aéroglosses et d'aéronefs à voilure fixe. Elle compte 13 services de communications et trafic maritimes qui sont disséminés sur nos côtes, pour faciliter la navigation commerciale et autre.

La Garde côtière est dirigée par un commissaire. Je crois que John Adams a comparu devant votre comité à quelques reprises. Le commissaire est secondé par cinq bureaux régionaux situés le long des côtes. Il y a aussi des bases et des bases auxiliaires de la Garde côtière dans toutes les régions du pays.

La formation du personnel est assurée par le Collège de la Garde côtière canadienne, situé à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Le Collège, qui jouit d'une solide réputation, s'apparente par sa vocation à un établissement national de formation maritime. En plus d'assurer la formation des officiers de la Garde côtière, des officiers de navigation, des ingénieurs navals et d'autres spécialistes de la Garde côtière, il fournit des services à certains secteurs du ministère de la Défense nationale et de la Gendarmerie royale du Canada.

Parce qu'elle exerce certaines fonctions traditionnelles et qu'elle a mené des opérations parfois inusitées pour répondre aux besoins qui se sont présentés au fil des ans, la Garde côtière a mérité une

significant international reputation for its ability to respond and to undertake a broad range of maritime activities here in Canada as well as abroad. Some cases in point are as follows: operating weather ships — at one time we had such things, by the way — for global atmospheric tropical research off the coast of Africa; escorting the *MV Manhattan* through the Northwest Passage; delivering relief supplies to hurricane-struck Jamaica; recovery of the *Pisces* mini-submersible and Air India Flight 172 wreckage in the deep ocean off the Republic of Ireland; and providing Canadian scientific research platforms for polar expeditions over the years.

The Coast Guard is regarded as a leader in integrated civilian-marine operational services. In the world community, our country, Canada, is regarded as an honest broker. We often hear this metaphor with regard to Canada, and an honest broker meaning a non-threatening entity with no history of political aggression or of colonizing.

Evidence, I think, to some extent, of this perception of Canada is the acceptance by regional players of its role in support of the Middle East peace process. Here, I am referring to a series of maritime safety colloquia known as MARSAT, with the lead agency being the Canadian Coast Guard, in cooperation with the Department of Foreign Affairs and International Trade, in a highly sensitive and volatile part of the world, that is, in the Middle East, North Africa. I do not have time in my opening remarks to elaborate on this, but time permitting, I would be happy to provide further detail on that subject in the question and answer period. I think it might be of relevant interest to the committee, if I may say.

We are a port state in this country, in that we rely heavily on foreign flagships to carry our goods to the international market. We have played a very important role in the development of the regulations that underline port state control. We have the distinction, for example, of being signatories to both the Paris Memorandum on Port State Control and the Tokyo Agreement on Asia-Pacific Port State Control. This field, port state control, is of critical interest to this country. As one of the world's major trading nations, we regularly export goods, mostly by sea, in foreign hauls worth billions and billions of dollars annually. It is of particular significance to Canada.

The Coast Guard has been among the leaders in the development and the implementation of vessel traffic services and marine communication systems. Apart from developing its own domestic infrastructure in this area, it has developed the Hong Kong Vessel Traffic Services System, and it has been active in assisting other coastal communities as well.

réputation internationale enviable, car elle est perçue comme capable de réagir à différentes situations et d'entreprendre un vaste éventail d'activités maritimes aussi bien au Canada qu'ailleurs dans le monde. Voici quelques exemples de ses réalisations et exploits: gérer des navires météorologiques — il fut un temps où nous en avions — pour faciliter des recherches atmosphériques sur le climat tropical le long des côtes africaines; escorter le *MV Manhattan* dans le passage du Nord-Ouest; expédier des approvisionnements de secours aux victimes d'un ouragan en Jamaïque; récupérer le mini-sous-marin *Pisces* et les débris du vol 172 d'Air India dans les eaux profondes au large de la République d'Irlande; et enfin, fournir aux scientifiques canadiens qui ont fait des expéditions polaires au fil des ans des navires de recherche.

La Garde côtière est considérée comme un chef de file de l'intégration des services opérationnels de la société civile et de la marine. Le Canada est perçu dans le monde comme un intermédiaire impartial, un «courtier honnête» selon l'expression souvent utilisée. Il est perçu comme un pays non menaçant n'ayant aucun antécédent d'agression militaire ou de colonialisme.

L'acceptation par les acteurs régionaux du rôle du Canada dans le processus visant la paix au Moyen-Orient témoigne de cette perception du Canada. Je fais allusion à une série de colloques sur la sécurité maritime connue sous l'acronyme MARSAT, dont l'organisme directeur est la Garde côtière canadienne; ces colloques se déroulent dans une région très explosive et très instable du monde, c'est-à-dire le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, avec la collaboration du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Faute de temps, je ne donnerai pas plus de précisions à ce sujet dans mon exposé, mais je serai heureux de répondre à vos questions par la suite, car je crois que ce sujet pourrait intéresser votre comité.

Le Canada est un État portuaire, parce que nous faisons appel dans une mesure considérable à des navires étrangers pour transporter nos marchandises vers les marchés internationaux. Nous avons joué un rôle très important dans l'élaboration du règlement qui porte sur le contrôle des navires par l'État du port. Nous avons la distinction, par exemple, d'être signataires à la fois du Protocole de Paris sur le contrôle par l'État du port et de l'Accord de Tokyo sur le contrôle par l'État du port dans la région Asie-Pacifique. La question du contrôle par l'État du port revêt une importance capitale pour le Canada. Comme nous sommes l'un des principaux pays commerçants du monde, nous exportons, principalement par bateau, des marchandises dont la valeur s'élève à des milliards de dollars chaque année. C'est donc un domaine d'importance particulière pour le Canada.

La Garde côtière a joué un rôle important dans l'élaboration et la mise en place de services de communications et de trafic maritimes. Après avoir établi l'infrastructure dans ce domaine au Canada, elle a conçu le Système des services au trafic maritime de Hong Kong et a aidé d'autres villes côtières à le faire.

The Coast Guard is an active participant in an organization called the Asia-Pacific Heads of Maritime Safety Agencies. It has, upon the invitation of the International Maritime Organization, advised authorities in the Malacca Straits, who are keen to implement an electronic highway there, using a state-of-the-art marine communications technology.

In the field of search and rescue, Canada is one of founding members of the International Satellite System for search and rescue, known as COSPAS-SARSAT. Coast Guard is a member of the Canadian delegation of this organization's council and of its various working groups that are involved in the development, the recommendation and approval of changes to the COSPAS-SARSAT system.

Canada is one of the very first signatories of the International Maritime Organization, or the IMO. Incidentally, the current Secretary-General of the IMO is Mr. William O'Neil, a former commissioner of the Canadian Coast Guard.

The Coast Guard is also active in other international fora, such as the International Association of Lighthouse Authorities and the International Hydrographic Organization, among others.

Over the years, the Coast Guard's advice has been sought and given to maritime states that are setting up coast guards in their own countries. Examples are Israel, Malaysia, Taiwan and Haiti, among others. It has also left its impress on the wider Caribbean community, in having provided training at the Canadian Coast Guard College to their coast guards in a CIDA-funded program that ran for almost 10 years back in the 1980s.

I should like to briefly comment on coast guards in the world context. I say briefly, and I mean briefly, because it is a big subject area. I wish to underline some emerging trends that are occurring in the world, as well as touch on the traditional roles of Coast Guard as opposed to the variety of models that currently exist.

If one accepts the view that the primary function of the military, of defence forces, is the provision and orderly application of armed force on behalf of the state, on behalf of this country, then its role in the containment of violence in the naval domain, for our purposes, is indisputable. No one would argue with that. However, the role of the coast guard is not always as distinct. Allow me to expand on that a bit.

It depends on the country's history. Historically, coast guards grew out of naval forces or customs and treasury administrations or transportation departments. Normally, Coast Guards are either civilian or paramilitary, disciplined, uniformed and, frequently, but not always, armed. They may report to different authorities from country to country. In our country, the Coast Guard reports to the Department of Fisheries and Oceans; the Indian Coast Guard reports to its navy; and the United States Coast Guard reports to the Department of Transportation. In the latter case, the coast guard is widely recognized as being the fifth leg or arm of the national defence forces in the U.S.

La Garde côtière participe activement à une organisation appelée Asia-Pacific Heads of Maritime Safety Agencies. À l'invitation de l'Organisation maritime internationale, elle a conseillé les autorités du détroit de Malaka, qui souhaitent mettre en place une autoroute de l'information faisant appel à la technologie de pointe dans le domaine des communications maritimes.

Dans le domaine de la recherche et du sauvetage, le Canada est un des pays fondateurs du Système international de satellite pour les recherches et le sauvetage, le COSPAS-SARSAT. La Garde côtière fait partie de la délégation du Canada représentée au conseil de l'organisation et à ses divers groupes de travail qui participent à l'élaboration, à la recommandation et à l'approbation des changements à apporter au système.

Le Canada a été l'un des premiers pays à adhérer à l'Organisation maritime internationale (OMI). Soit dit en passant, M. William O'Neil, un ancien commissaire de la Garde côtière canadienne, est actuellement le secrétaire général de l'OMI.

La Garde côtière participe également à d'autres regroupements internationaux, dont l'Association internationale de signalisation maritime et l'Organisation hydrographique internationale.

Au fil des ans, la Garde côtière a conseillé des États maritimes désireux d'instaurer leur propre garde côtière. C'est le cas d'Israël, de la Malaisie, de Taiwan et d'Haïti, entre autres. Elle a également exercé une influence dans les Antilles, en assurant la formation du personnel de leurs gardes côtières au Collège de la Garde côtière canadienne, dans le cadre d'un programme financé par l'ACDI qui a débuté au cours des années 80 et duré près de 10 ans.

J'aimerais évoquer brièvement le rôle des gardes côtières dans le contexte mondial. Je dis brièvement, parce que c'est un sujet très vaste. Je vais décrire certains courants qui se dessinent dans le monde ainsi que le rôle traditionnel de la Garde côtière, comparativement à divers modèles qui existent à l'heure actuelle.

Si l'on admet que le rôle primordial de l'armée ou des forces de la défense est d'exercer de façon ordonnée des activités militaires au nom de l'État, au nom de notre pays, le rôle de la Garde côtière est indiscutablement de contenir la violence dans le domaine naval. Personne ne songerait à le contester. Cependant, le rôle de la Garde côtière n'est pas toujours aussi clair, comme je vais l'expliquer.

Cela dépend de l'histoire de chaque pays. Historiquement, les gardes côtières ont émané des forces navales ou des administrations douanières et des divisions des finances ou du transport. Normalement, les gardes côtières sont civiles ou paramilitaires; ce sont des forces disciplinées, en uniforme et fréquemment, mais pas toujours, armées. Elles rendent des comptes à des autorités qui diffèrent d'un pays à l'autre. Chez nous, la Garde côtière rend des comptes au ministère des Pêches et des Océans; en Inde, la garde côtière rend des comptes à la marine; et aux États-Unis, la garde côtière rend des comptes au ministère des Transports. Et là-bas, on la considère dans tous les milieux comme étant la cinquième branche des forces de défense nationale américaines.

Coast guards are referred to by different designations. In some countries, the coast guard is referred to as the marine or the maritime police, in others, the frontier guard or the border guard, while in others, the maritime safety agency. They are mandated to perform various missions, which may include search and rescue, coastal security, marine environmental protection and response, maintenance of marine navigational aids, law enforcement, illegal immigration, anti-smuggling, anti-piracy, illegal fishing, marine communications, vessel traffic services, ice operations, et cetera. No one coast guard performs all these things, incidentally, but it is a mix. It depends on the situation.

There are maritime states that do not possess a coast guard. I am currently doing research on behalf of the Centre for Foreign Policy Studies at Dalhousie on maritime security in sub-Saharan Africa. I was somewhat surprised to discover, in the course of my research, that from Senegal around the cape, all the way to Eritrea, there are 25 or 26 different coastal states. All but two have no coast guard. There are only two instances of coast guards in the entire east and west coasts of sub-Saharan Africa. I was really surprised. I will touch upon the reasons for it later, in another context. A coast guard is more attractive in many instances because it is usually smaller, less costly, more cost efficient and so forth. Maybe there is work to be done in sub-Saharan Africa after we finish getting our own shop in order in this country.

In some countries, such as Latin America countries, the navy performs the duties normally associated with coast guard, with the notable exception of the Prefectura of Argentina, which is a formidable coast guard operation.

Whether one decides to integrate military and other security forces such as coast guards, border guards, border police and customs and immigration for defence purposes is one matter; however, the recent emergence of new coast guards in the world, or the expressions of interest in establishing them, is a most interesting and positive development in my view. I have mentioned a couple of these, for example, Israel and Taiwan, but there are also Ireland, Vietnam and Malaysia. Also worthy of note is the news of existing coast guards expanding, such as in the United Kingdom, in Japan, and in India.

I shall now comment on two concepts, safety and security, as well as briefly remark on the security sector family. Recent international legislation, as well as national legislation and concerns for national legislation, has set standards that emphasize a clear connection between safety and security. Indeed, security has become a safety issue. Worthy of note in this respect is the International Maritime Organization's recent rewording of its mission statement. Formerly, it was "Safer Shipping, Cleaner Oceans." They have added security to the mix. We are seeing more and more of this in the world community, at least.

Les gardes côtières portent différentes appellations. Dans certains pays, elle prend le nom de police maritime, alors que dans d'autres, on l'appelle garde frontalière ou encore agence de la sécurité maritime. Elles ont pour mandat d'entreprendre diverses missions, dont la recherche et le sauvetage, la sécurité des côtes, la protection de l'environnement marin et les mesures correctives connexes, l'entretien des aides à la navigation maritime, l'application de la loi, l'immigration illégale, la lutte contre la contrebande, le piratage et la pêche illégale, les communications maritimes, les services de trafic maritime, les opérations de déglacement, et cetera. Évidemment, on ne peut demander à une garde côtière donnée de remplir toutes ces fonctions. Mais elle remplit généralement une combinaison de fonctions. Tout dépend des circonstances.

Certains États maritimes n'ont pas de garde côtière. J'effectue actuellement au nom du Centre d'étude sur la politique étrangère de l'Université Dalhousie une recherche sur la sécurité maritime en Afrique sub-saharienne. J'ai appris avec surprise pendant ma recherche que le long de la côte africaine, c'est-à-dire du Sénégal jusqu'à l'Érythrée en passant par le cap, on compte de 25 à 26 États côtiers dont deux seulement ont une garde côtière. En effet, il n'y a que deux gardes côtières tout le long de la côte est et ouest de l'Afrique sub-saharienne! C'est très surprenant, n'est-ce pas? Je pourrai y revenir plus tard, dans le cadre d'autres commentaires. Un garde côtière est plus intéressante pour bien des pays parce qu'elle constitue une organisation plus petite, moins coûteuse, et aussi plus efficace. Une fois que nous aurons fait le ménage chez nous, peut-être qu'il y aura autre chose à faire dans cette région de l'Afrique sub-saharienne.

Dans certains pays de l'Amérique latine, par exemple, c'est la marine qui remplit les fonctions que l'on associe normalement à la garde côtière, à l'exception notable de la Prefectura de l'Argentine, qui est une formidable opération de garde côtière.

Que l'on décide d'intégrer des forces militaires et d'autres forces de sécurité comme les gardes côtières, les gardes frontaliers, les douanes et l'immigration, à des fins de défense, c'est une chose; toutefois, l'avènement récent de nouvelles gardes côtières dans le monde, ou l'intérêt manifesté envers leur constitution, constitue à mon avis un événement des plus intéressants et positifs. J'ai déjà parlé d'Israël et de Taiwan, mais on pourrait également penser à l'Irlande, au Vietnam et à la Malaisie. Il vaut également la peine de noter que certaines gardes côtières déjà bien en place comme celles du Royaume-Uni, du Japon et de l'Inde, sont en train de prendre de l'expansion.

Je voudrais aborder maintenant deux notions, celle de la sûreté et de la sécurité, de même que parler brièvement du secteur de la sécurité. Les lois internationales adoptées récemment, de même que les lois nationales et la réflexion qui a permis leur aboutissement, ont permis de fixer des normes qui font clairement le lien entre la sécurité et la sûreté. En effet, la sécurité est devenue une question de sûreté. Il vaut la peine de noter à cet égard que l'Organisation maritime internationale a récemment reformulé son énoncé de mission: en effet, alors que la mission était naguère «Safer Shipping, Cleaner Oceans», on y a ajouté désormais l'élément de sécurité. On constate du moins que c'est une préoccupation de plus en plus présente dans le monde.

Indeed, security has become a safety issue; I am confident in saying that. In any review of the factors that affect the maritime industry, one thing we can be certain of is that security-related incidents and, by extension, safety-related incidents will increase, causing more harm, more losses, more delays, more injuries and, God forbid, more deaths.

Terrorist and piracy attacks occur. Although we are not afflicted with piracy attacks in this part of the world, they are alive and well in the wider world community. Fishing violations, drug-related incidents and increasing waves of illegal migrants and asylum seekers will cause more problems for us, and they will have an even greater impact on existing resources, services and infrastructure. Often, maritime security is categorized in terms of theft or fraud and other forms of criminal behaviour, but it is more than that. In fact, there is a considerable overlap, as I have just remarked, between safety and security and, consequently, between maritime organizations such as navies and coast guards, whose operations are frequently defined by one or other of these concepts and sometimes by both.

When I think of security, my thoughts are more in line with those of Admiral Garnett's definition of the term. I think of the security sector as a family of entities, in the broader dimension of the term, those that are ultimately responsible within a state for individual security, as well as for national security, such as military, police, judiciary, coast guard, customs, intelligence services and so on. I am sure that representatives of most of these entities have presented before this committee.

One could add to this mix certain non-governmental organizations. NGOs such as the International Red Cross and Doctors Without Borders — Médecins sans frontières — are heavily involved in major security operations throughout the world, and we could mention others, I am sure. When we view the diversity of players in the security sector family, we gain an appreciation for the size of the team and for the size of the problem, beyond a strictly conventional and predominantly military and political element.

I should like to address the possible advantages that coast guards may have over navies and other defence forces in national and regional cooperation activities and in the provision of human and environmental security pertaining to sea. By now, it must be evident that I am keen on coast guards, having spent 30 years with them and having met most of the coast guards of the world, in one form or another, over the life of my career. Yes, I am keen on them and I regard them as extremely important national institutions with major assets at their disposal. Coast guards have the potential to significantly contribute to ocean governance and to regional security cooperation. The perfect case in point for Canadians, I think, is the degree of cooperation that exists between the United States Coast Guard and the Canadian Coast

La sécurité est donc devenue une question de sûreté, et je le dis en toute confiance. Dans toutes les études des facteurs qui touchent l'industrie maritime, on relève une certitude: les incidents liés à la sécurité et, par extension, liés à la sûreté augmenteront en nombre, causant plus de préjudices, plus de pertes, plus de retards, plus de blessures et, malheureusement, plus de décès.

Les actes de terrorisme et de piratage sont des choses qui surviennent. Même si nous ne sommes pas affligés dans notre coin du monde par des attaques de piratage, celles-ci abondent malheureusement ailleurs dans le monde. Chez nous, ce seront surtout des infractions en matière de pêche, des incidents liés à la drogue et des vagues croissantes d'immigrants illégaux et de demandeurs d'asile qui poseront problème, mais ce seront ces activités qui grèveront encore plus nos ressources, services et infrastructures existants. Souvent, on parle de sécurité maritime en termes de vol, de fraude ou d'autres formes de comportement criminel, mais cela va bien au-delà de cela. De fait, comme je viens de le signaler, il y a énormément de chevauchement entre la sûreté et la sécurité et, conséquemment, entre les organisations maritimes comme les marines et les gardes côtières, dont les opérations sont fréquemment définies par l'un ou l'autre de ces concepts et parfois par les deux.

Pour moi, l'idée que je me fais de la sécurité correspond plus à la définition du terme que donnait l'amiral Garnett. Le secteur de la sécurité regroupe à mon avis des entités, prises dans leur sens le plus large, qui sont, en dernière analyse, chargées dans un État de la sécurité des citoyens de même que de la sécurité nationale; je pense donc aux forces militaires, aux corps policiers, à l'appareil judiciaire, à la Garde côtière, aux douanes, aux services de renseignement, et cetera. Je suis sûr que le comité a déjà entendu des représentants de la plupart de ces entités.

On pourrait ajouter à ce regroupement diverses organisations gouvernementales telles que la Croix-Rouge internationale et Médecins sans frontières qui sont fortement mis à contribution dans des opérations de sécurité d'envergure dans le monde. Je suis sûr qu'on pourrait en trouver d'autres aussi. Lorsque l'on regarde la grande diversité des acteurs dans la grande famille de la sécurité, on comprend mieux la taille de l'équipe et l'ampleur du problème et on voit que cela dépasse un élément strictement conventionnel et principalement militaire et politique.

J'aimerais parler des avantages possibles qu'offrent les gardes côtières par rapport aux marines et aux autres forces de défense dans des activités de coopération nationale et régionale et dans la sécurité humaine et de l'environnement en mer. J'imagine que vous avez maintenant compris à quel point je suis un partisan des gardes côtières, puisque j'y ai consacré 30 ans de ma vie et que j'ai vu la plupart des gardes côtières qui existent dans le monde, sous une forme ou une autre, tout au long de ma carrière. En effet, je suis un chaud partisan et je les considère comme des institutions nationales extrêmement importantes disposant d'atouts considérables. En effet, les gardes côtières peuvent contribuer considérablement à la gouvernance des océans et à des activités de coopération régionale en matière de sécurité. À preuve, la

Guard. There is a plethora of MOUs and agreements between the two coast guards on this continent in respect of a broad range of maritime activity.

I believe that it is important to encourage this type of cooperative development because, clearly, there are opportunities and benefits to the state and to the maritime authorities within the state. In the process, it may even assist defence forces in the execution of their tasks. By the same token, granting the Canadian Coast Guard policing powers on the sea would allow, I humbly submit, the RCMP to concentrate its resources more in the terrestrial domain.

Would bringing the Coast Guard into the security equation more possibly point a way to reducing sensitivities that are sometimes associated with naval or defence forces? If I may, I am speaking to this in terms of the mask of the warrior as opposed to the mask of the lifesaver, or the guardian. I am not suggesting for a moment an either/or proposition of navy over coast guard. Far be it from me to suggest that. The delegation of additional responsibilities over and above that which the coast guard currently has may lessen tensions that would otherwise exist. I am thinking of tasks traditionally undertaken by the navy or by the RCMP and missions that are, for example, not strictly military. This could well go a long way towards enhancing security cooperation, in the broad sense of the term to which I speak.

Many coast guards around the world possess a policing role; as a matter of fact, the majority of coast guards throughout the world have a policing role. They are most often defined in this respect and thus have the necessary equipment and trained personnel to do that kind of work. What would it take to equip our own Canadian Coast Guard with a law enforcement role? I am thinking specifically of drug interdiction, illegal immigration and anti-smuggling. Not only could such a determination reduce the degree of the politicization that I mentioned a moment ago that is often associated with defence operations, but it could also spell some economic advantages in the deployment of smaller, more cost-effective platforms such as fast rescue craft and patrol boats with smaller crews. It could also lessen the already heavy workload of our federal police force and our navy.

My final point, with some brief commentary, concerns the potential scope of cooperation between the coast guard and other players in the security sector when dealing with transboundary maritime problems of a civil and paramilitary nature. Humanitarian aspects are often associated with many traditional coast guard programs, and so I think of maritime safety and marine search and rescue here. Normally, there are fewer obstacles to discussion and cooperation between maritime agencies in a regional context such as in North America. I have already mentioned the relationship between the Canadian Coast Guard and the U.S. Coast Guard. By extension, other program areas often overlap this field of potential maritime cooperation,

collaboration qui existe entre la Garde côtière américaine et la Garde côtière canadienne: les deux gardes côtières ont signé une pléthore de protocoles d'entente et d'accords s'appliquant à l'ensemble du continent et à toute une gamme d'activités maritimes.

Il est important d'encourager ce type de développement coopératif puisque les activités en question peuvent être très profitables et bénéfiques à l'État ainsi qu'aux autorités maritimes au sein de l'État. De plus, ces activités peuvent même permettre d'aider les forces de défense dans l'exécution de leurs tâches. Enfin, en dotant la Garde côtière canadienne de fonctions de police en mer, je pense humblement que cela permettrait à la GRC de se concentrer sur les activités sur le territoire canadien.

En intégrant la Garde côtière aux éléments de sécurité, cela permettrait-il de réduire les susceptibilités parfois associées aux forces navales ou aux forces de défense? Je voudrais répondre, si vous permettez, en donnant le point de vue du combattant plutôt que celui du sauveteur ou du gardien. Il ne s'agit aucunement de préférer la marine à la Garde côtière ou vice versa. Je n'oserais le suggérer. Toutefois, déléguer des responsabilités supplémentaires à la Garde côtière qui viendraient s'ajouter à ce qu'elle a actuellement, pourrait permettre de réduire les tensions qui existeraient autrement. Je songe notamment aux tâches dévolues traditionnellement à la marine ou à la GRC et aux missions qui ne sont pas strictement d'ordre militaire. Ce faisant, on pourrait aller beaucoup plus loin dans la coopération en matière de sécurité, prise dans son sens le plus large.

Beaucoup de gardes côtières dans le monde sont dotées d'un rôle de maintien de l'ordre; en fait, c'est le cas de la majorité d'entre elles. C'est ce qui les définit la plupart du temps, et c'est pourquoi elles sont dotées de l'équipement nécessaire et du personnel formé pour ce genre de travail. Que faudrait-il pour équiper notre propre Garde côtière et la doter de ce rôle d'application de la loi? Je songe notamment aux activités de lutte contre le trafic de drogue, de lutte contre l'immigration illégale et contre la contrebande. Non seulement une décision en ce sens réduirait la politisation dont j'ai parlé et qui est souvent associée aux opérations de défense, mais elle pourrait également se traduire par des avantages économiques puisque l'on pourrait ainsi déployer des moyens moins imposants et plus rentables comme les embarcations rapides de sauvetage et des bateaux de patrouille à l'équipage plus restreint. Cela permettrait également d'alléger la charge de travail déjà très lourde de nos forces policières fédérales et de notre marine.

Je voudrais aborder brièvement en dernier lieu les possibilités de coopération entre la Garde côtière et les autres intervenants du secteur de la sécurité lorsque surviennent des problèmes maritimes transfrontaliers d'une nature civile et paramilitaire. Les aspects humanitaires sont souvent associés aux autres programmes traditionnels de la Garde côtière, dont notamment la sécurité maritime et la recherche et le sauvetage en mer. Normalement, dans une région comme en Amérique du Nord, il y a peu d'obstacles à la discussion et à la coopération entre les agences maritimes de la région. J'ai déjà mentionné la relation entre la Garde côtière du Canada et celle des États-Unis. Par extension, d'autres secteurs chevauchent souvent ce domaine de coopération

such as port management, port security, marine environmental protection and the accompanying contingency planning, major maritime disaster planning and coastal zone management.

In summation, the Coast Guard is a valuable national resource. It already contributes, even if nothing were to change, in a significant way to security in the broad sense of the term. In the narrow and more traditional sense of the word, the Coast Guard may fall short of the mark because it is not empowered with a law enforcement capability. However, a policing role for the Coast Guard is doable, should it be desirable. As I already mentioned, in many parts of the world there is a notable emergence of coast guards, especially in the Asia-Pacific region, and invariably they have this capability.

Perhaps even more important in this post-Law of the Sea and exclusive economic zone, EEZ, context in which we live — even though Canada has yet to ratify the Law of the Sea, but it will get around to it, I am sure — is the growing concern with ocean management and the protection of the living and the non-living resources within the EEZ, that 200-mile zone that many countries of the world who have ratified the convention have ascribed to.

The Coast Guard offers real potential here as a player in this more all-encompassing or comprehensive sphere of national security. However, with that determination toward an exclusive economic zone also comes added responsibilities. It is additional territory, and added responsibilities include the maintenance of good order at sea, the maintenance of maritime safety and an increasing role in the protection of this environment which maritime states exploit.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Kelly. Your remarks have been very helpful.

Senator Atkins: I was certainly taken by your enthusiasm for the Coast Guard. That comes through loud and clear. Would you leave the Coast Guard under the Department of Fisheries and Oceans, would you move it back to Transportation, or would you consider bringing it under National Defence?

Mr. Kelly: I had a feeling this question would come up. Let me tackle it this way: Most of my career was with the Department of Transport, within the Coast Guard, of course, when the Coast Guard was an integral part of the Department of Transport.

Then there was program review. This country was faced with an incredible challenge in the early 1990s. We had become a debtor country, we had enormous debt, incredible deficits, and some drastic — draconian even — decisions were made. One of the big targets was the Department of Transport, which had in excess of 30,000 people. The Coast Guard was a target within the target, as was the air navigational services component and other aspects of the department.

maritime éventuelle, et je songe notamment à la gestion portuaire, à la sécurité portuaire, à la protection de l'environnement marin et à la planification d'urgence qui y est associée, à la planification en cas de grands désastres maritimes et à la gestion des zones côtières.

Bref, la Garde côtière constitue une ressource nationale précieuse. Même si rien ne devait changer, elle contribue déjà énormément à la sécurité dans son sens le plus large. Toutefois, dans le sens plus étroit et plus traditionnel du terme, on pourrait dire que la Garde côtière ne répond plus au besoin car elle n'est pas dotée d'un pouvoir d'application de la loi. Toutefois, il serait possible de le faire si on le désire. Je disais déjà que dans bien des régions du monde, les gardes côtières sont en train de prendre beaucoup d'expansion, particulièrement dans la région de l'Asie-Pacifique, et que dans tous ces cas particuliers, elles sont dotées de ces pouvoirs.

Ce qui importe encore plus dans ce contexte post-droit de la mer et zone économique exclusive qui est la nôtre — même si le Canada n'a toujours pas ratifié la Convention sur le droit de la mer, ce qu'il finira par faire, j'en suis convaincu — c'est cette préoccupation de plus en plus présente quant à la gestion des océans et à la protection des ressources vivantes et non vivantes dans la ZEE, c'est-à-dire dans cette zone de 200 milles à laquelle ont souscrit les nombreux pays qui ont ratifié la convention.

La Garde côtière pourra devenir un joueur de premier plan dans cette sphère de la sécurité nationale de plus en plus englobante. Toutefois, cette zone économique exclusive suppose des responsabilités accrues. Cette zone constitue un territoire accru, et ces responsabilités supplémentaires incluent le maintien du bon ordre en mer, le maintien de la sécurité maritime et un rôle plus grand dans la protection de l'environnement qu'exploitent les États maritimes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelly. Vos commentaires étaient très utiles.

Le sénateur Atkins: Votre enthousiasme à l'égard de la Garde côtière m'a convaincu. Vous vous êtes fait très bien comprendre. La Garde côtière devrait-elle continuer à relever du ministère des Pêches et des Océans, à votre avis, ou demanderiez-vous plutôt au ministère des Transports, voire à la Défense nationale, de la chaapeauter?

M. Kelly: Je savais que l'on me poserait la question. Je répondrai de cette façon-ci: la plus grande partie de ma carrière s'est faite au ministère des Transports, au sein de la Garde côtière, puisque la Garde côtière faisait partie intégrante de ce ministère.

Puis, est arrivé l'examen des programmes et l'énorme défi qu'a dû relever notre pays au début des années 1990. Nous étions devenus un pays débiteur, dont l'endettement et le déficit étaient énormes, et il a fallu prendre des décisions draconiennes. L'un des ministères ciblés a été le ministère des Transports, qui comptait plus de 30 000 employés, et la Garde côtière, puisqu'elle en faisait partie, de même que le système de navigation aérienne, et d'autres encore.

The Department of Transport is now a shadow of its former self because all the operational entities were hived off. Air Navigation System was set up as an agency and so on, as you all know. I was working in Ottawa in those days near headquarters and I remember very well, within the Coast Guard, we had established a committee to deal with some of these enormous pressures that were upon us. I know they affected every other government department as well, but it was a very challenging thing for us. The senior management board of the Canadian Coast Guard formed a committee — it had all kinds of committees going on in those days — to deal with how we could save money and how we could do things differently.

I was thinking about this as I was flying up here from Cape Breton. We formed a committee of four or five people, and it was our responsibility to look across the world at how governance of other countries' coast guards was being conducted. The committee came up with a number of suggestions, and the one that stands out in my mind was an executive agency. I think this is a British concept, at least originally. The Coast Guard as a special agency would not be within the Department of Transport, nor would it be in any government department for all intents and purposes, although it would report to a minister who would report to Parliament, and it would get its allocations directly from Parliament.

This was not meant to be. However, in those days, back in the early 1990s, this was a very attractive option with my colleagues in terms of the calamitous situation the civil service found itself in in those days. It was not to be, as I said, and we were overcome by events. Ultimately, the decision was made, whether for expediency's sake or for fiscal reasons — and I suspect it was a bit of both — and we were merged with the Department of Fisheries and Oceans, where the Coast Guard remains to this day.

Where do we go from here? Well, it is difficult to say. I still like the idea of an agency. As a citizen who is no longer in the employ of the Coast Guard or the Government of Canada, I still like the idea of an agency and the flexibility that it might provide to an operational entity, with some modifications to that entity in terms that I have already addressed with regard to a policing capability and so on.

There are other options, of course, and they can be viewed. I have touched upon them here. In the Indian subcontinent, there is a coast guard. It is an enormous coast guard, a very good coast guard, but it is within the navy. It has its own identity, its own flashings on its hulls, its own symbols, badges and so on — it is a coast guard but it reports to its navy.

There are other instances in the world — I have not talked much about this because we have a limited time — where coast guard activities or coast guard tasks are assumed directly by a country's national defence umbrella. I think, in any case, should this be up for consideration by the government or should this become a recommendation to central government, a

Le ministère des Transports est aujourd'hui l'ombre de ce qu'il a été, parce qu'on lui a retranché toutes ses entités opérationnelles. Vous savez tous que le système de navigation aérienne est devenu ensuite une agence autonome. À l'époque, je travaillais à Ottawa près de l'administration centrale, et je me rappelle que nous avions formé à la Garde côtière un comité destiné à nous aider à faire face aux énormes pressions qui s'exerçaient sur nous. Je sais que tous les autres ministères étaient dans le même bateau, mais ce fut tout un défi à relever pour nous. La haute direction de la Garde côtière a donc formé un comité — il existe toutes sortes de comités aujourd'hui — pour déterminer comment faire des économies et comment faire les choses différemment.

J'ai pensé à cela dans l'avion qui m'amenait du Cap-Breton. Nous avons formé un comité de quatre ou cinq personnes et nous étions chargés d'étudier la façon dont les autres parties du monde assuraient la gouvernance de leur Garde côtière. Le comité a fait un certain nombre de propositions et celle qui m'a le plus frappé concernait un organisme directeur. Je crois que c'est une formule britannique, du moins à l'origine. En tant qu'organisme spécial, la Garde côtière n'aurait pas fait partie du ministère des Transports et n'aurait relevé d'aucun ministère, quitte à ce qu'elle rende des comptes à un ministre qui aurait fait rapport au Parlement, dont il aurait obtenu directement les crédits destinés à l'organisme.

Cette formule n'a pas été retenue. Néanmoins, au début des années 1990, c'était une option très séduisante pour mes collègues, étant donné la situation calamiteuse dans laquelle se trouvait alors la fonction publique. Comme je l'ai dit, cette option n'a pas été retenue, et nous avons été dépassés par les événements. En définitive, il a été décidé, par souci d'opportunisme ou pour des raisons financières — je suppose qu'il y avait un peu des deux — de nous faire fusionner avec le ministère des Pêches et des Océans, où la Garde côtière se trouve encore aujourd'hui.

Que va-t-il advenir maintenant? C'est difficile à dire. L'idée de l'organisme spécial me plaît toujours. Je ne suis plus au service de la Garde côtière ni du gouvernement du Canada, mais j'aime toujours la formule de l'organisme, pour la souplesse qu'elle peut apporter à une entité opérationnelle que l'on peut modifier selon les paramètres que j'ai déjà évoqués en ce qui concerne la capacité de maintien de l'ordre.

Il existe évidemment d'autres options, qui méritent d'être étudiées. J'en ai parlé brièvement. Dans le sous-continent indien, il existe une garde côtière. C'est un organisme énorme, d'excellente tenue, mais qui relève de la marine. Il a sa propre identité, ses navires portent un marquage signalétique distinctif, ses agents ont leurs propres emblèmes, insignes, et cetera, mais c'est une garde côtière et elle relève de la marine de guerre.

On trouve d'autres formules ailleurs — je n'en ai pas beaucoup parlé, faute de temps — où les activités de garde côtière sont assujetties directement à la Défense nationale du pays. En tout cas, si le gouvernement s'intéresse à la question ou s'il est possible de lui faire une recommandation, il faudrait, pour rationaliser le bouleversement, procéder à une étude approfondie de la situation

comprehensive review of what we have — maybe not just within the Coast Guard but in the broader security sector, and I suspect this is a good deal of what this committee is engaged in — would have to take place in order to make sense of the upheaval.

Senator Atkins: Having listened to your presentation, and reading between the lines, I get the sense that you are waiting for a different kind of mandate for the Coast Guard. Is that maybe the result of the events of 9/11, and do you think the mission of the Coast Guard has changed slightly in terms of Canada's security?

Mr. Kelly: I think our collective perceptions of security have changed. We got a big wake-up call with September 11, 2001. It is not that terrorism began then; terrorism is as old as time, I am sure. However, it was a big wake-up call. For an enormous, powerful entity like the United States to have experienced a direct attack on its geography, on its people, is unheard of in this century, or in the previous century, for that matter. Yes, we are all preoccupied with this field, but at the same time, and I tried to make this clear in my opening comments, it is important for us not to lose sight of the broader dimensions of security.

I regard ocean management, as I commented towards the conclusion of my opening statements, as important as military threats. One day, we will be signatories to the Law of the Sea. One day, we will stake that claim off the coast out to 200 miles like Argentina and Brazil and Venezuela and all the other maritime states in the world are doing, or are in the process of doing. When we do that, we will inherit the responsibility of looking after it. We know the challenge that is presented in the marine environmental mode even with a 12-mile limit. Think of 200 miles off the coast. Yes, I think it is as important a security matter as military threats.

Senator Smith: I would phrase it a little differently. The question is whether or not to "paramilitarize." You have pointed out that there are pros and cons — the vibes you give off, the cop versus the lifesaver. There are also economic aspects. Ideally, we would like a fully funded navy, a fully funded Coast Guard and a fully funded RCMP, but there are costs to take into consideration. Given all these factors, if we were sitting around the table and the question of whether to paramilitarize came up, which way do you lean?

Mr. Kelly: I am sitting before a committee of the Senate of Canada here, so I can be frank, I can be candid, and I can speak as a citizen.

Senator Smith: Sure you can. We can ask an expert too, which you are.

Mr. Kelly: Frankly, I think I would vote for the paramilitary role for the Coast Guard, in the sense of the capability to police and to perform law enforcement activity. We have the platform. We have significant personnel within the Coast Guard and throughout the country from police forces that can be recruited. We can train people. We are very good at training and educating people. In answer to your direct question, my direct answer would be: I think it is the direction to go in.

actuelle, peut-être pas uniquement au sein de la Garde côtière mais dans tout le domaine de la sécurité, et je suppose que c'est essentiellement ce qu'a entrepris votre comité.

Le sénateur Atkins: J'ai écouté votre exposé et j'ai l'impression, en lisant entre les lignes, que vous attendez un mandat différent pour la Garde côtière. Est-ce que c'est à cause des événements du 11 septembre et pensez-vous que la mission de la Garde côtière a changé dans le contexte de la sécurité du Canada?

M. Kelly: Je pense que notre perception de la sécurité a changé. Le 11 septembre 2001 a sonné le réveil. Il n'a pas marqué le début du terrorisme, qui est sans doute aussi vieux que le temps. Mais il a sonné le réveil. Pour une puissance colossale comme les États-Unis, cette attaque directe contre son territoire et sa population était un fait sans précédent. C'est un événement qui nous préoccupe, mais comme j'ai essayé de l'indiquer dans ma déclaration liminaire, il est important, pour nous, de conserver une perspective plus large de la sécurité.

Comme je l'ai dit dans la conclusion de mon exposé, je considère que la gestion des océans est aussi importante que les menaces militaires. Un jour, nous serons signataires du droit de la mer. Un jour, nous allons revendiquer une zone côtière de 200 milles, comme l'ont fait ou vont le faire l'Argentine, le Brésil, le Venezuela et tous les autres pays maritimes du monde. Ce faisant, nous hériterons de la responsabilité de nous occuper de cette zone. Nous connaissons déjà le défi que présente la surveillance d'une zone de 12 milles dans l'environnement marin. Pensez à une zone de 200 milles au large des côtes. Eh bien oui, je pense que c'est une question de sécurité aussi importante que les menaces militaires.

Le sénateur Smith: Je dirais les choses un peu différemment. Il s'agit de savoir s'il faut ou non paramilitariser la Garde côtière. Vous avez dit qu'il y avait du pour et du contre, qu'il fallait faire un compromis entre le rôle de policier et le rôle de sauveteur. Le problème a aussi une dimension économique. Idéalement, chacun voudrait que la marine, la Garde côtière et la GRC disposent de toutes les ressources nécessaires, mais il faut tenir compte des coûts. Compte tenu de tous ces facteurs, si l'on vous proposait une paramilitarisation, de quel côté pencheriez-vous?

M. Kelly: Je me trouve devant un comité du Sénat du Canada, et je peux donc parler en toute franchise, en ma qualité de citoyen.

Le sénateur Smith: Absolument. Mais nous vous consultons aussi en tant qu'expert.

M. Kelly: En fait, j'opterais pour que la Garde côtière assume un rôle paramilitaire, du point de vue de sa capacité à maintenir l'ordre et à faire respecter la loi. Nous avons déjà une plate-forme. Nous avons un personnel important au sein de la Garde côtière et dans l'ensemble du pays, où nous pouvons recruter des effectifs de la police. Nous pouvons faire de la formation. Nous sommes du reste experts en formation. Pour répondre directement à votre question, je pense que c'est dans cette direction qu'il faut évoluer.

Senator Atkins: There is one model you have not really talked about. You have talked about India, Brazil and Argentina. What about the United States? I ask the question because I saw a piece on television just within the last week on a Coast Guard authority who is expressing concern. His area of responsibility was Florida, so he was talking about the same kind of issues we are talking about on our coast — that is, container inspections, refugees, drugs, all of those things. He was upset by the fact that the coast was so large their ability to protect it was just almost beyond their capability.

Using that example and applying it to Canada, how do you see our Coast Guard improving our ability to maintain our coasts?

Mr. Kelly: We have a very long coastline, several hundred thousand kilometres, if you include the Arctic archipelago and all the bays and inlets and so on, plus our inland waterways, the Great Lakes. We have very extensive coastlines. When one gets into this exponential area, it truly becomes mind-boggling. Remember the tin soldiers that we had at Christmastime when we were kids? You would line them up and spread them the width and length of the cushion on the sofa. By extension, if you look at the coast of this country, to say nothing of the coast of North America, and if you think in those terms, the deployment of vessels along every periodic segment, including the Arctic, is totally mind-boggling. Of course, one does not have to do that anyway. Fortunately, one does not have to look at it that way. There are other logarithms that come into place, such as aerial surveillance, satellite surveillance.

The security sector family, senator, that I talked about is made up of numerous elements. The Coast Guard itself has a Coast Guard auxiliary. A very important aspect of our search and rescue capability at sea is that volunteer Coast Guard auxiliary. I think it is a brilliant idea, although I do not think it is uniquely Canadian, because the Americans have one, and the British association goes back before anyone's. With the recognition of the potential players in the game that can provide or contribute to the security of a country with such a vast coastline such as Canada possesses, it is doable.

The other remark that I mentioned in my opening comments was regional cooperation, and I did that for a purpose. Even though you and I have never met before, I did this for a purpose. The regional cooperation concept I have there is that, first, the Canadian Coast Guard and the United States Coast Guard do a lot of this, particularly on the Great Lakes but also in the conduct of marine environmental exercises. These are real exercises, expensive exercises, and complicated exercises. They do not occur every month, six months or every year, but they do occur, and they occur on the Great Lakes, on the contiguous waters between our two countries, on the East Coast, Atlantic Canada and also the West Coast. They are very fruitful, because they put people in an alert frame of mind. They train people. People are out there serving on our vessels, and it puts them in that state of mind and provides them with the capacity to deal with a situation when it arises.

Le sénateur Atkins: Il y a un modèle dont vous n'avez pas parlé. Vous avez fait état de l'Inde, du Brésil et de l'Argentine. Et les États-Unis? Je vous pose cette question parce que j'ai vu à la télévision, la semaine dernière, un responsable de la Garde côtière américaine qui exprimait ses inquiétudes. Son secteur d'affectation était la Floride, et il a évoqué des problèmes semblables à ceux qui se présentent sur notre littoral, c'est-à-dire l'inspection des conteneurs, l'arrivée des réfugiés, le trafic de drogue, et cetera. Il s'inquiétait du fait que le littoral américain est immense et que la Garde côtière est presque dans l'impossibilité d'en assurer la protection.

Pour parler dans le même contexte du Canada, la Garde côtière pourrait-elle assurer une meilleure protection de notre littoral?

M. Kelly: Notre littoral est long de plusieurs centaines de milliers de kilomètres, si l'on tient compte de l'archipel arctique, de toutes les baies, de tous les bras de mer, ainsi que de nos voies navigables intérieures, notamment des Grands Lacs. Nous avons un très long littoral. Quand on y pense, c'est assez époustoufflant. Vous vous souvenez des petits soldats que nous recevions à Noël quand nous étions enfants? On les plaçait sur les côtés des coussins du canapé. Par extension, si l'on considère le littoral de ce pays, sans parler de celui de l'Amérique du Nord et si on envisage de déployer des navires sur chaque segment de ce littoral, y compris dans l'Arctique, c'est tout à fait époustoufflant. Évidemment, on n'aura jamais à le faire. Heureusement, il ne faut pas envisager les choses de cette façon. Il y a d'autres logarithmes qui entrent en ligne de compte, comme la surveillance aérienne et la surveillance par satellite.

Le secteur de la sécurité dont j'ai parlé tout à l'heure, sénateur, se compose de plusieurs éléments. La Garde côtière comporte elle-même une Garde côtière auxiliaire, formée de bénévoles, qui constitue un aspect très important de notre capacité de recherche et de sauvetage. C'est une formule brillante, même si elle n'est pas spécifiquement canadienne, car les Américains ont la même chose et les Britanniques ont été les pionniers dans ce domaine. Compte tenu des différents intervenants qui peuvent contribuer à la sécurité d'un pays possédant un aussi long littoral, la situation est gérable.

Dans mon exposé, j'ai aussi parlé de coopération régionale, et je l'ai fait dans un but bien précis, même si nous ne nous sommes encore jamais rencontrés. La conception que je me fais de la coopération régionale, c'est que tout d'abord, les Gardes côtières canadienne et américaine la pratiquent beaucoup, en particulier dans les Grands Lacs, mais aussi à l'occasion des exercices en milieu marin. Ce sont de véritables exercices, coûteux et complexes. Ils ne se produisent pas tous les mois, tous les six mois ou même tous les ans, mais ils existent, et ils se déroulent dans les Grands Lacs, dans les eaux limitrophes entre nos deux pays, sur la côte Est, dans le Canada atlantique, ainsi que sur la côte Ouest. Ils sont très bénéfiques, car ils mettent tout le monde en état d'alerte. C'est un excellent outil de formation. Ceux qui servent à bord de nos navires sont ainsi placés dans un état d'esprit qui leur donne la capacité de faire face à toutes les situations qui se présentent.

Getting back to where you are coming from, I do not think we can handle every kilometre of coastline or every nautical mile of coastline. That is inconceivable, at least if we are thinking in terms of the tin soldiers. However, there are ways of doing things. We can add investment in surveillance technology, including the Arctic, by the way, including the Great Lakes of Canada, and add investment in the regional stuff we already have to improve it and enhance it, and work in cooperation with other maritime authorities in the world, and particularly in our part of the world, who have something to contribute to the equation.

Senator Atkins: When you talk about the different elements, does it give you comfort where the Coast Guard fits in that scheme, or does it need some significant reform and maybe attachment to say the navy or National Defence or what have you?

Mr. Kelly: I think our entire security sector area needs revisiting. The innate definition of security is such that it constantly needs to be looked at and dealt with, never being satisfied with what you have. I am not talking about in terms of just expending monies and so forth but improving the capability and the technology and so on.

Senator Banks: Mr. Kelly in addition to telling us a number of interesting things, you have asked the largest number of questions, which is terrific.

When we have, in the past, been examining questions having to do with national security and defence, we have always been careful to say, when we are being critical, that we are talking about policy and execution, and never being critical of the people involved. I want to make sure we understand that here, too. We know that the members of the Canadian Coast Guard are dedicated people, determined to do their task.

However, previous witnesses have told us, when the question was raised about whether they ought to be given an enforcement role — in other words, to be able to guard the coast, which we understand they now apparently cannot, because they have no interdiction, no peace officer or intervention role — that there are insurmountable impediments in the way of doing that. We have heard about a long list of things, some of which are cultural and others that are contractual, that is, undertakings that have been made with respect to union undertakings. We have heard people say that members of the Coast Guard must be kept out of harm's way because of obligations that have been undertaken to them under what I understood to be labour agreements. For example, they could not specifically be directed by the captain of a ship to go after those bad people or to stop that bad thing going on over there.

You have said that the policing role — or, to use the word you used in responding to Senator Smith, the “paramilitarization” of the Coast Guard — is doable. How would you do it, mechanically? Would that involve the agency concept that you talked about, in order to remove it from the present regime of not just culture, but also constrictions of labour agreements and history in the past? I am asking you a double-edged question here.

Pour en revenir à votre question, je ne pense pas que nous puissions protéger chaque kilomètre ou chaque mille nautique de notre littoral. C'est inconcevable, du moins si on reprend le modèle des petits soldats de plomb. Cependant, il y a d'autres façons de procéder. Nous pouvons investir dans la technologie de surveillance, y compris dans l'Arctique, y compris dans les Grands Lacs, et augmenter l'investissement dans les activités régionales de façon à les améliorer et à favoriser la coopération avec les autres autorités maritimes du monde, en particulier avec celles de notre région, qui peuvent contribuer à résoudre le problème de la sécurité.

Le sénateur Atkins: Quand vous parlez des différents éléments, est-ce que vous avez une bonne idée de la place qu'occupe la Garde côtière, ou faudrait-il la soumettre à une réforme importante ou la rattacher à la Marine canadienne ou à la Défense nationale?

M. Kelly: Je pense que c'est tout le secteur de la sécurité qu'il faut reconsidérer. La définition même de la sécurité est telle qu'il faut constamment la reconsidérer et ne jamais s'en satisfaire. Je ne parle pas simplement d'augmenter les budgets pour améliorer la capacité de la Garde côtière, ses moyens technologiques, et cetera.

Le sénateur Banks: Monsieur Kelly, vous nous avez dit des choses intéressantes et vous avez soulevé un grand nombre de questions, ce qui est excellent.

Quand il nous est arrivé d'aborder des questions concernant la sécurité nationale et la défense, nous avons toujours pris soin, dans nos critiques, de préciser que nous parlions des politiques et de l'exécution, et que nous n'avons jamais adressé de reproches aux personnes en cause. Je tiens à le préciser ici également. Nous savons que les membres de la Garde côtière canadienne sont des gens dévoués et déterminés à assumer leur mission.

Pourtant, des témoins précédents, à qui on parlait de la possibilité de jouer un rôle de maintien de l'ordre — c'est-à-dire la possibilité d'assurer une véritable protection du littoral, qui n'existe pas actuellement, apparemment, car les agents de la Garde côtière ne peuvent rien interdire et ne peuvent pas intervenir — ces témoins nous ont dit qu'ils se heurtaient à des obstacles insurmontables. Ils nous en ont donné une longue liste, comprenant certains éléments d'ordre culturel, et d'autres, d'ordre contractuel, concernant les engagements pris envers les syndicats. Certains nous ont dit que les membres de la Garde côtière devaient toujours rester en retrait à cause des obligations qui découlent des conventions collectives. Par exemple, le capitaine d'un navire ne pouvait pas leur ordonner de poursuivre des auteurs d'infraction ou d'empêcher une infraction quelconque.

Vous avez dit que le rôle de maintien de l'ordre — ou, pour reprendre la formule par laquelle vous avez répondu au sénateur Smith, la «paramilitarisation» de la Garde côtière — était réalisable. Comment le concevez-vous concrètement? Faut-il recourir à la notion d'organisme spécial dont vous avez parlé, pour soustraire la Garde côtière du régime actuel en ce qui concerne la culture d'organisme, mais également les contraintes

First, how would you do it? Second, was the concept of that separate agency something that you came up with in order to be able to change the nature of the institution?

Mr. Kelly: If I understand you correctly, Senator Banks, they are almost mutually exclusive. Whether we leave the Coast Guard where it is today, where it has been for a number of years now, my comments concerning organization structure, architecture, the house in which to put the Coast Guard, were more historical, going back to the time when I was within the Coast Guard, and the dilemma, the challenges and the pressures that the Coast Guard was facing at that time in terms of where we would go. Then we were overcome by the decision-making powers, DFO and so on.

Then there is the question of policing. I say that that is mutually exclusive, if you will. It is a separate thing. The Department of Fisheries and Oceans does have a policing role, in fisheries enforcement.

Senator Banks: It does not have to do with preventing a ship from unloading bad people, or trading guns, et cetera.

Mr. Kelly: That is true. However, it is the same domain, it is law enforcement. One of the characterizations, if you will, of the U.S. Coast Guard that differentiates it from our own Coast Guard is this very thing. The broad rubric, I think is the word, is law enforcement. They have a law enforcement capability. Apart from the fisheries enforcement side of things, we do not have that within our Coast Guard.

I was responding to Senator Smith's query when he asked this very direct question, that I do think that a policing capability, a law enforcement capability is bestowable, is doable, with regard to the Coast Guard. It takes appropriate craft, some of which the Coast Guard has.

Senator Banks: I think most Canadians would agree with that. We have about 100 fairly substantial ships, which could be put to a more versatile use than they are. This is not denigrating the work they are doing, which has to be done, but we could have an enforcement capability with about 100 more ships than we have right now, of which some are substantial ships, sea-going ships.

Do you see any impediment to saying, tomorrow afternoon, to the commanders and designers of the architecture of the Coast Guard, we now plan to recruit people to be peace officers, at the very least, and they will live on your ships?

Mr. Kelly: It might be difficult, senator, to effect that tomorrow afternoon. Realistically, and particularly in the context of government and civil service, and I say this in the most respectful tone, by the way, it does take proper planning, design work and consultation with other authorities to put it into place. However, should the Prime Minister and the House of Commons announce that, it will happen.

imposées par les conventions collectives et les antécédents? Je vous pose une question à deux volets. Tout d'abord, comment procéderiez-vous? Deuxièmement, est-ce que vous avez proposé cette formule d'organisme distinct afin de pouvoir modifier la nature même de l'institution?

M. Kelly: Si je vous comprends bien, sénateur Banks, les deux sont presque incompatibles. On peut conserver la Garde côtière telle qu'elle est actuellement et telle qu'elle existe depuis plusieurs années; mes commentaires concernant sa structure hiérarchique, son architecture, son administration centrale, concernaient l'histoire ancienne de l'organisme, l'époque où j'en faisais partie, et les défis et les pressions auxquels la Garde côtière a été confrontée lorsqu'elle s'est trouvée à la croisée des chemins. Ensuite, nous avons été dépassés par les décisionnaires, le MPO, et cetera.

Il y a aussi la question du maintien de l'ordre. J'ai dit que les deux étaient incompatibles, en quelque sorte. Ce sont deux choses distinctes. Le ministère des Pêches et des Océans a un rôle de maintien de l'ordre dans le cadre de l'application de la Loi sur les pêches.

Le sénateur Banks: Il ne s'agit pas d'empêcher un navire de décharger des clandestins, de faire du trafic d'armes, et cetera.

M. Kelly: C'est vrai. Cependant, c'est le même domaine, il s'agit de l'application de la loi. C'est précisément ce qui nous distingue de la Garde côtière américaine. Les agents américains de la Garde côtière font partie des forces de l'ordre. À part nos capacités en matière d'application de la Loi sur les pêches, notre Garde côtière ne fait pas partie des forces de l'ordre.

Le sénateur Smith m'a déjà posé directement la question, et j'ai répondu que notre Garde côtière peut jouer un rôle de maintien de l'ordre. Il faut pour cela des navires appropriés, et la Garde côtière en a quelques-uns.

Le sénateur Banks: Je pense que la plupart des Canadiens seraient d'accord avec vous. Nous avons une centaine de navires importants, qui pourraient remplir des missions plus variées. Je ne veux pas dénigrer le travail qu'ils font actuellement, qui est nécessaire, mais nous pourrions avoir une capacité de maintien de l'ordre avec une centaine de navires supplémentaires, dont des navires de haute mer.

Voyez-vous un inconvénient à ce qu'on annonce du jour au lendemain aux responsables de la Garde côtière qu'on va désormais recruter des policiers qui seront présents à bord de leurs navires?

M. Kelly: Il serait sans doute difficile de le réaliser du jour au lendemain. Dans le secteur public — et je le dis sans ironie — il faut planifier tout changement, le concevoir et consulter les autres autorités concernées avant de le réaliser. Mais si le premier ministre ou la Chambre des communes en faisait l'annonce, le changement serait effectué.

Senator Banks: If I am a seaman trained at the academy you have referred to, am serving on a Coast Guard ship and find out that, not tomorrow afternoon, but a year and a half from now, the Prime Minister has announced that that will happen, do I have any recourse? We have heard that is the case. You have been in that institution for 30 years. If I am a seaman, do I have the opportunity to say, "No, you cannot do that, no, you cannot send me over there, no, you cannot make me deliver that policeman with a submachine gun next to that boat where there may be some dangerous people because my labour agreement says that you cannot make me do that?" Does that exist?

Mr. Kelly: It is an attitude we are talking about. I think that attitude exists.

We might all be law-abiding citizens, but we might not all make great police officers.

Senator Banks: I am not talking about an attitude; I am talking about a legal constraint. Is there a legal constraint or a contractual constraint, to your knowledge, that would preclude that being done, whenever it was done?

Mr. Kelly: This is a hands-on question, getting down to the practical business of how you do something.

Senator Banks: That is exactly right.

Mr. Kelly: My response to that, and I by no means have all the answers, is that it would be like training a mariner, or an officer cadet, or bringing a recruit into the Canadian Coast Guard College and training that person as a navigational officer, as a marine engineer. It is a four-year program, fully funded by the Government of Canada. It guarantees employment to the grave. It is a great career. You really have to scrutinize the people who apply for it. Not everyone applies for it, not everyone wants to be a mariner, and not everyone wants to be a policeman.

I do not think you can force, in our society, because of our democratic nature and so on, nor would we want to, people into a mould that they do not want to be in.

Senator Banks: I agree. If the government decided, as a matter of policy, that it could be done, you do not see any impediment, legally, other than changing the cultural view of the people involved, that it could not be done? You said the policing role is doable.

Mr. Kelly: I do believe that.

Senator Banks: To devise the agency is an intriguing idea that we have not heard before. You said that that occurred during program review, which we all know meant the axeman cometh and which is exactly what happened, but it is an intriguing idea. That would mean that, whereas the Coast Guard, if it were a separate agency, might report to Parliament through a minister, it would not be necessarily of a particular ministry.

Could you tell us in a couple of sentences the rationale behind that at the time you devised it as an idea. It is an idea we have not heard before, and I find it very interesting.

Le sénateur Banks: Supposons que je sois un marin formé à l'académie dont vous avez parlé, en service sur un navire de la Garde côtière; si je constate, dans un an et demi, que le premier ministre annonce ce changement, pourrais-je exercer un recours? C'est ce dont on nous a parlé. Vous avez fait partie de la Garde côtière pendant 30 ans. Est-ce que ce marin aurait la possibilité de dire: «Non, vous ne pouvez pas faire cela, vous ne pouvez pas m'envoyer là-bas, vous ne pouvez pas m'obliger à amener ce policier armé d'une mitraillette à côté de ce navire qui a peut-être à son bord des personnages dangereux, car ma convention collective vous empêche d'agir ainsi»? Est-ce qu'une telle situation est possible?

M. Kelly: Nous parlons ici d'une attitude. Je pense que cette attitude existe.

Nous pouvons tous être d'honnêtes citoyens, mais nous ne pouvons pas tous faire de bons policiers.

Le sénateur Banks: Je ne parle pas d'une attitude; je parle d'une contrainte juridique. À votre connaissance, existe-t-il une contrainte juridique ou contractuelle qui empêcherait un tel changement?

M. Kelly: C'est une question très pratique, qui nous ramène à des considérations concrètes sur la façon de procéder.

Le sénateur Banks: Exactement.

M. Kelly: Je n'ai certainement pas réponse à tout, mais je dirais que c'est comme si l'on voulait former un marin, un élève officier ou une recrue du Collège de la Garde côtière canadienne pour en faire un officier de navigation ou un ingénieur naval. C'est un programme de quatre ans, entièrement financé par le gouvernement du Canada. Il donne un emploi garanti à vie. C'est une carrière fantastique. Il faut examiner de très près les candidats. Ce n'est pas destiné à n'importe qui, et tout le monde ne veut pas devenir marin ou policier.

Dans une société démocratique comme la nôtre, on ne peut pas imposer un moule à quelqu'un qui ne veut pas y entrer.

Le sénateur Banks: Je suis d'accord. Mais si le gouvernement décide que c'est possible, quel obstacle juridique pouvez-vous envisager, à part le changement d'ordre culturel pour les personnes en cause? Vous avez dit que ce rôle de maintien de l'ordre était envisageable.

M. Kelly: Oui, j'y crois.

Le sénateur Banks: Cette formule d'organisme autonome est une idée intéressante dont nous n'avons encore jamais entendu parler. Vous dites qu'elle a fait son apparition lors de l'examen des programmes, où le bourreau a fait son office, comme nous le savons, mais c'est une idée intéressante. Si la Garde côtière était un organisme distinct, elle ferait rapport au Parlement par l'intermédiaire d'un ministre, sans nécessairement relever d'un ministère.

Pouvez-vous nous dire quelques mots du raisonnement qui a permis d'aboutir à cette formule? Nous n'en avons encore jamais entendu parler, mais je la trouve très intéressante.

Mr. Kelly: This idea came up as a result of some modest research in terms of the various architectures elsewhere, how other people did things. I did not serve on that committee, but I do remember some of the working documents. One of the attractions, as I reflect on it, for me was the flexibility it afforded. I think of a national institution, a national agency, like the Royal Canadian Mounted Police. It is a formidable force. Yes, it is in the Solicitor General's component or department, but it has the flexibility, enshrined in the legislation and in the regulations and so on, to do its job. For the most part, I think most Canadians would agree that it is something that works quite well.

My notion — and perhaps it is not a really qualified one in the sense that I cannot give you all the data and information that you are seeking — is that my inclination was very positive towards this idea at the time because of the flexibility that it seemed to afford to the Coast Guard.

Remember that, at the time, we were beaten. We lost the maritime safety directorate, which remained in Transport Canada. They were all Coast Guard people, too; a major part of the Coast Guard stayed within Transport Canada, even though it was an operational aspect of Coast Guard. That is the ship safety regime I am speaking of here, the people who do the port state control business I referred to earlier.

Yes, we were beaten up, and this is before any mention of merging with another government department came on. That was a decision that was made higher in the government, of course, but, yes, it seemed to be a bright light.

Senator Banks: It sounds like it is worth considering.

I should like you to tell us your view as to why Canada has not yet ratified the Law of the Sea. I know a long list of advantages having to do with maintenance of fish stocks and the like, not to say natural resources and the sea bed, et cetera, and extending that even further.

Do you know why, or do you have a view or opinion as to why Canada has signed but not ratified the Law of the Sea?

Mr. Kelly: To be honest, I do not know why. I could not give you a satisfactory answer to that, apart from the humble observation that it is an enormous peace of legislation. We were very active in deliberations when they took place some years ago, which is why I think that the size of the legislation might be a factor.

The only other observation I have is that I am an East Coaster, I come from a fishing community, and the Grand Banks is a sensitive area, in terms of traditional and historical fishing grounds, not just for Canada but for the world. It has become an extremely sensitive area with other organizations competing and vying for bits and pieces of this resource as those stocks dwindle. These are just humble observations; I could not pursue it beyond that.

Senator Wiebe: I will follow along the lines of Senator Banks. In your remarks, you made the statement that the Canadian Coast Guard is regarded as one of the major Coast Guards of the world and is served by 5,000 trained and disciplined men and

M. Kelly: Cette idée a été le résultat des recherches consacrées aux différentes formules appliquées ailleurs. Je ne faisais pas partie du comité qui l'a formulée, mais je me souviens de certains documents de travail. Ce qui m'a plu, c'est la plus grande souplesse qu'elle permet. Je pense à des institutions nationales comme la Gendarmerie royale du Canada. C'est un corps policier extraordinaire. La Gendarmerie royale relève du ministère du Solliciteur général, mais la loi et les règlements lui confèrent toute la souplesse nécessaire pour s'acquitter de sa tâche. Je crois que la plupart des Canadiens s'accordent pour reconnaître que cette institution fonctionne admirablement.

Je ne peux sans doute pas vous donner toute l'information que vous cherchez, mais je pense que j'ai réagi très favorablement à cette idée à l'époque parce qu'elle confèrait plus de souplesse à la Garde côtière.

Souvenez-vous qu'à l'époque, nous avons souffert. Nous avons perdu la direction générale de la sécurité maritime, qui est restée à Transports Canada. Elle était composée d'agents de la Garde côtière. Une bonne partie de la Garde côtière est restée à Transports Canada, même s'il s'agissait de services opérationnels de la Garde côtière. Je parle actuellement du régime de sécurité des navires, de ceux qui sont chargés du contrôle des navires par l'État du port, dont j'ai parlé tout à l'heure.

Oui, nous avons souffert, sans parler de la fusion ultérieure avec un autre ministère. C'est une décision qui a été prise en haut lieu, mais la formule de l'organisme distinct était séduisante.

Le sénateur Banks: Elle mérite d'être considérée.

J'aimerais que vous nous disiez pourquoi le Canada n'a pas encore ratifié la Convention sur le droit de la mer. Je connais une longue liste d'avantages concernant la préservation des stocks de poisson, sans parler des ressources naturelles et des fonds marins, et cetera.

Savez-vous pourquoi le Canada a signé la Convention sur le droit de la mer, mais ne l'a pas ratifiée?

M. Kelly: En toute franchise, je ne sais pas. Je ne peux pas vous donner de réponse satisfaisante, sinon pour dire qu'il s'agit d'une mesure législative très volumineuse. Nous avons participé activement aux délibérations qui ont eu lieu il y a quelques années, et c'est pourquoi je pense que le volume même de cette convention a peut-être eu une incidence.

Par ailleurs, je viens de la côte Est, d'un port de pêche, et je sais que les Grands Bancs sont une région sensible du point de vue des lieux de pêche traditionnels et historiques, non seulement pour le Canada, mais pour le monde entier. C'est devenu un secteur extrêmement sensible, compte tenu de tous les intérêts qui convoitent cette ressource de plus en plus rare. Voilà les quelques remarques que je peux vous soumettre; je n'irai pas plus loin.

Le sénateur Wiebe: Je vais rester sur le même sujet que le sénateur Banks. Dans votre exposé, vous avez dit que la Garde côtière canadienne est considérée comme l'une des principales gardes côtières du monde et qu'elle compte à son service

women. At the conclusion of your remarks, you said that granting police powers to the Coast Guard is doable. If we are to take a serious look at it, we have to look at the mechanics as well. What percentage of those 5,000 people would have to receive additional training or special training to perform the police duties that the RCMP does now in conjunction with the Coast Guard?

Mr. Kelly: I would say a small percentage, quite a small percentage. When I think of policing and policing capability, I think of boarding parties, which are usually small in makeup and in number operating in small platforms. Incidentally, those 5,000 employees of Coast Guard are not all at sea.

Senator Wiebe: I know.

Mr. Kelly: Maybe 50 per cent, to be generous, of that number would be sea-going personnel. I would say a very small percentage.

Senator Wiebe: Right now, the police go along on a Coast Guard vessel if there is a need, so there are not police on every Coast Guard vessel.

Mr. Kelly: Nor would there be.

Senator Wiebe: Our concept is that we want to make our Coast Guard vessels capable of reacting to anything they may encounter while they are out patrolling. Hence, the majority of the people on that vessel should be trained to do police work. By implication, then, if we are going to grant policing powers to our Coast Guard there must be personnel on board who are able to react to every situation that may present itself that requires some policing. Therefore, to do the job properly, as we envision it, by saying let us grant them police powers, it is my feeling that considerably more than just a few people will have to receive that kind of training.

Mr. Kelly: Perhaps more than a few people, but not a big percentage, senator, I do not think.

Let us take a fictitious example. We have a vessel with a crew of officers and men at 50. That includes the captain, navigational officers, the deckhands or the seamen, the chief engineer, marine engineering watchkeepers, marine engineering officers, oilers, wipers, non-licensed personnel engaged in the engine room, a galley staff, the stewards and so on, and other people as well. I would not envision marine engineers or galley staff in the context of people being trained for policing duties. I would say that it would be small number of specially trained people, with some modifications to vessels to equip them for policing work. Ideally, in most cases, policing could be performed on much smaller platforms than many of the Coast Guard. Think of the *Louis St. Laurent* — it has 45,000 horsepower. It would blow the budget of Inverness County just to turn around. It is a very expensive vessel to operate, not ideally suited for the purpose. Many of these major buoy tenders that are in the Coast Guard, similarly, all

5 000 hommes et femmes disciplinés et bien entraînés. À la fin de votre exposé, vous avez dit qu'il était réalisable de conférer des pouvoirs de maintien de l'ordre à la Garde côtière. Si nous envisageons sérieusement une telle possibilité, il faut le faire de façon concrète. Quelle proportion de ces 5 000 agents de la Garde côtière devraient suivre une formation spéciale pour effectuer les activités de maintien de l'ordre qui sont actuellement assurées par la GRC conjointement avec la Garde côtière?

M. Kelly: À mon avis, une très petite proportion. Lorsque je pense à la capacité de maintien de l'ordre, j'envisage des équipes d'abordage, qui sont généralement de dimension réduite et qui opèrent à partir de petites plates-formes. Du reste, ces 5 000 employés de la Garde côtière ne naviguent pas tous.

Le sénateur Wiebe: Je sais.

M. Kelly: Peut-être que la moitié d'entre eux, au maximum, fait partie du personnel navigant. La formation s'adresserait à un très petit pourcentage.

Le sénateur Wiebe: Actuellement, des policiers montent à bord des navires de la Garde côtière en cas de besoin, ils ne sont donc pas présents sur tous les navires de la Garde côtière.

M. Kelly: En effet.

Le sénateur Wiebe: Nous voulons que les navires de la Garde côtière soient en mesure de réagir à toute situation quand ils sont en patrouille. Par conséquent, la majorité des agents à bord devraient être formés au maintien de l'ordre. Ainsi, si la Garde côtière est investie de pouvoirs de maintien de l'ordre, il faut que le personnel présent à bord des navires soit capable de réagir à toute situation qui nécessite des activités de maintien de l'ordre. J'ai donc l'impression que si nous voulons conférer des pouvoirs de maintien de l'ordre à la Garde côtière, on ne pourra pas se contenter de ne former que quelques agents.

M. Kelly: On ne pourra peut-être pas se contenter de quelques agents, mais je ne pense pas, sénateur, qu'il faille en former un fort pourcentage.

Prenons un exemple fictif. Nous avons un équipage de 50 hommes, y compris les officiers, à bord d'un navire. Cet équipage comprend le capitaine, les officiers de navigation, les hommes de pont ou les marins, l'ingénieur en chef, les mécaniciens, les ingénieurs navals, les graisseurs, le personnel civil de la salle des machines, le personnel de cuisine, les stewards et d'autres. Je ne pense pas qu'il faille former au maintien de l'ordre les ingénieurs navals ou les cuisiniers. Je pense qu'il faudrait donner une formation spéciale à quelques agents et modifier les navires en fonction de ce travail de maintien de l'ordre. Dans la plupart des cas, les activités de maintien de l'ordre devraient se faire à partir d'embarcations beaucoup plus petites que la plupart des navires de la Garde côtière. Pensons au *Louis St. Laurent*, avec ses 45 000 chevaux. Rien que pour faire demi-tour, il lui faudrait un budget supérieur à celui du comté d'Inverness. C'est un navire qui coûte très cher à faire naviguer, et

those that place and recuperate buoys are not suitable for the purpose.

What I envisage, and the coast guards I have visited where they have a policing role, is having craft that can go 40 knots. They could just speed out, with small crews that are armed and have policing training. They would know what they are doing and would do it, not the big vessels that one sees plying the coasts of Canada with the red and white hulls.

Senator Wiebe: Are you suggesting we set up a separate police force?

Mr. Kelly: Within the Coast Guard.

Senator Wiebe: Their job would be policing. They would be on shore waiting for these speedboats to whip out. Is that it?

Mr. Kelly: I am not an authority on policing vessels. I am not an authority on very much, actually. The way I envisage it, based upon my experience of having seen maritime policing or marine policing in the coast guard context, even Zodiacs can be platforms for this kind of work. It depends upon the call or the nature of the villainous act, if you will.

Senator Wiebe: If we do that, would that make our coasts safer than they are now?

Mr. Kelly: I think so.

Senator Wiebe: What would the cost be?

Mr. Kelly: I do not know, sorry to say.

Senator Smith: In answer to Senator Wiebe, you said that you did not think many people would need training. I thought you might say that the Coast Guard already perform a policing function to some extent with regard to fishing matters.

If the Coast Guard thought illegal activities were taking place with respect to a boat they spotted on the St. Lawrence, say, are they versed and trained in how to have a boarding party board that boat, at present? Do they ever do that?

Mr. Kelly: It is an interesting question. We are in a constant state of evolution on the planet. We are talking about a bit about history here with the Coast Guard merging with the Department of Fisheries and Oceans. Remember that the Department of Fisheries and Oceans had its own much smaller fleet of vessels, including patrol vessels, before these two entities merged. They had their fisheries enforcement officers from the get-go or prior to the merger.

Now the fleet itself is an integrated fleet, consolidated under the Canadian Coast Guard. They all have the same colours and training. The fisheries enforcement officers come from another silo, if I can use the term, within the Department of Fisheries and Oceans.

qui ne conviendrait pas à ce genre d'activité. La plupart des gros baliseurs qui appartiennent à la Garde côtière, tous ces navires qui servent à poser et à récupérer des balises, ne conviendraient pas au maintien de l'ordre.

Ce que j'envisage, en ce qui concerne les gardes côtières que j'ai visitées et qui ont un rôle de maintien de l'ordre, c'est d'avoir des navires qui peuvent atteindre 40 nœuds. Ils pourraient se déplacer à grande vitesse en ayant à leur bord de petits équipages armés ayant une formation policière. Ils sauraient ce qu'ils font et ils le feraient, pas comme les gros navires qui naviguent le long des côtes du Canada, avec leurs coques rouges et blanches.

Le sénateur Wiebe: Proposez-vous que nous établissions une force policière distincte?

M. Kelly: Au sein de la Garde côtière.

Le sénateur Wiebe: Elle serait chargée du maintien de l'ordre. Elle attendrait sur le rivage les hors-bord qui feraient des excès de vitesse. Est-ce ainsi que vous envisagez la chose?

M. Kelly: Je ne suis pas un spécialiste des navires qui assurent le maintien de l'ordre. En fait, je ne suis pas un spécialiste de grand-chose. D'après ce que j'ai pu constater du maintien de l'ordre dans le contexte de la Garde côtière, même les Zodiacs peuvent être utilisés pour ce genre de travail. Cela dépend de la nature de l'infraction.

Le sénateur Wiebe: Si nous décidons de le faire, cela rendrait-il nos côtes plus sûres qu'elles ne le sont à l'heure actuelle?

M. Kelly: Je le crois.

Le sénateur Wiebe: Quel en serait le coût?

M. Kelly: Malheureusement, je l'ignore.

Le sénateur Smith: En réponse au sénateur Wiebe, vous avez indiqué qu'à votre avis il n'y avait pas beaucoup de gens qui auraient besoin de formation. J'ai pensé que vous auriez pu dire que la Garde côtière assure déjà dans une certaine mesure des fonctions de maintien de l'ordre en ce qui concerne la pêche.

Si la Garde côtière soupçonnait que des activités illégales se déroulaient à bord d'un navire qu'elle avait repéré sur le Saint-Laurent, par exemple, possède-t-elle à l'heure actuelle l'information nécessaire pour y dépêcher une équipe d'abordage? Lui arrive-t-il de le faire?

M. Kelly: C'est une question intéressante. Les choses ne cessent d'évoluer. Vous êtes en train de faire allusion à la fusion de la Garde côtière avec le ministère des Pêches et des Océans. Il ne faut pas oublier que le ministère des Pêches et des Océans avait sa propre flotte de navires beaucoup plus petite, y compris des navires de patrouille, avant la fusion de ces deux entités. Le ministère avait dès le départ des agents chargés de l'application de la législation sur les pêches, avant la fusion.

Aujourd'hui, la flotte même est intégrée car elles ont toutes été fusionnées avec la Garde côtière canadienne. Elles battent toutes le même pavillon et reçoivent toutes la même formation. Les agents chargés de l'application de la législation sur les pêches proviennent d'un autre secteur, si je peux m'exprimer ainsi, au sein du ministère des Pêches et des Océans.

Senator Smith: If a Coast Guard captain had reason to believe that a boat was fishing in an illegal zone, say, or was doing something illegal, doing something that clearly was within the mandate of the Coast Guard, would the Coast Guard not exercise a policing function and board? What would it do? Does it not even do that?

Mr. Kelly: Are we talking about a fisheries incident or some other activity?

Senator Smith: We are talking about a captain believing that a boat that he encounters out in open water is breaking the law with regard to fishing matters — fishing where they should not be, say.

Mr. Kelly: That is the Coast Guard's role.

Senator Smith: When that happens, would the Coast Guard board the boat? What would the Coast Guard captain do? Would the captain phone his counterparts in Halifax, say, and advise them of the situation?

Mr. Kelly: They usually are action-oriented, but you can appreciate in the real day-to-day world that communication will go on between a region of the Coast Guard where the vessels are deployed and with the fisheries enforcement component or contingent that is serving on the platform of the vessel to engage this particular incident.

Senator Smith: Do they perform a boarding party function where they believe it is warranted?

Mr. Kelly: They can and do.

Senator Smith: Does that happen much?

Mr. Kelly: There is less and less, but I think it still occurs.

Senator Banks: Is the short answer to Senator Smith's question that if the crew on the red and white ship sees what they believe is an illegal activity with respect to, say, fishing but does not happen to have any DFO enforcement officers on board, the Coast Guard ship cannot do anything?

Mr. Kelly: I believe that is correct.

Senator Smith: That is pretty inefficient; is it not? You do not have to answer that. It seems inefficient to me.

Let us go back to when they restructured eight or nine years ago, or whenever it was. You seem to infer that the primary reason was financial, and maybe it was, but were there not others things there, too? Was it not a statement as to their primary role, de-emphasizing what limited guard activities they had? Was this primarily financial? It sounds to me like there were anxious moments for you people in Transport at the time that probably were not universally applauded.

Mr. Kelly: In many government departments, I think. My own view — just my view, my recollection of the time — is that the big wind in the sail at the time was a fiscal issue, for example, our bond rating in New York, and we were being threatened at every

Le sénateur Smith: Si un capitaine de la Garde côtière avait des raisons de croire qu'un navire pêchait dans une zone illégale, par exemple, ou se livrait à une activité illégale, qui relevait clairement du mandat de la Garde côtière, la Garde côtière ne serait-elle pas appelée à assurer le maintien de l'ordre et à monter à bord du navire? Que ferait-elle? Exerce-t-elle même ce genre de fonction?

M. Kelly: Sommes-nous en train de parler d'un incident concernant les pêches ou d'une autre activité quelconque?

Le sénateur Smith: Nous sommes en train de parler d'un capitaine qui soupçonne qu'un navire qu'il croise sur l'eau enfreint la loi concernant les pêches — par exemple qu'il pêche dans une zone où il ne devrait pas.

M. Kelly: C'est le rôle de la Garde côtière.

Le sénateur Smith: Dans un tel cas, la Garde côtière monterait-elle à bord du navire? Que ferait le capitaine de la Garde côtière? Téléphonerait-il à ses homologues à Halifax, par exemple, pour les informer de la situation?

M. Kelly: Ils ont plutôt tendance à passer à l'action, mais vous pouvez comprendre que dans la réalité quotidienne la communication se fera entre une région de la Garde côtière où les navires sont déployés et avec l'effectif d'application de la législation sur les pêches qui sert à bord de la plate-forme du navire pour s'occuper de cet incident en particulier.

Le sénateur Smith: Est-ce qu'ils envoient une équipe d'abordage lorsqu'ils estiment que cela est justifié?

M. Kelly: Ils le peuvent et ils le font.

Le sénateur Smith: Cela se produit-il souvent?

M. Kelly: De moins en moins, mais je crois que cela se produit encore.

Le sénateur Banks: Pour résumer la réponse à la question du sénateur Smith, si l'équipage à bord du navire rouge et blanc soupçonne qu'une activité disons, par exemple, de pêche illégale est en train de se dérouler mais n'a aucun agent d'application de la loi du MPO à bord, le navire de la Garde côtière ne peut rien faire?

M. Kelly: Je crois que cela est exact.

Le sénateur Smith: C'est assez inefficace, n'est-ce pas? Vous n'avez pas à répondre à cette question. Cela me semble inefficace.

Retournons à l'époque de leur restructuration il y a huit ou neuf ans environ. Vous semblez laisser entendre que la principale raison était d'ordre financier, et c'était peut-être le cas, mais n'y avait-il pas d'autres facteurs qui sont intervenus également? Ne s'agissait-il pas d'une indication de leur rôle principal, de réduire l'importance des activités limitées de surveillance qu'ils exerçaient? La raison était-elle principalement d'ordre financier? Il me semble que cela a dû être une période angoissante pour les employés des Transports et que ces initiatives n'ont probablement pas reçu un très bon accueil de façon générale.

M. Kelly: Cela a été le cas dans un grand nombre de ministères, je crois. Personnellement — d'après ce que je me rappelle — la grande question à l'époque c'était la question financière, par exemple, la cote qui nous était attribuée à New York, et nous

hand's turn. The company, while not going to wrack and ruin, was facing some serious fiscal challenges and ushered in the program review of the central government that affected, as I say, not just Transport Canada, where we were ensconced, but every department of the government.

Senator Smith: I do not understand why it would matter to a bond person in New York whether the Coast Guard was in Transport or DFO.

Do you not think there was much more to it than that? Maybe there was an Atlantic push that this thing be their baby or something?

Mr. Kelly: A government faced with making hard and fast decisions, such as those times reflected, looks at a large department such as Transport Canada. We had airports, harbours, ports and things we do not have anything to do with any more.

Senator Smith: What about the lighthouse keepers?

Mr. Kelly: They would be included in that group. You are causing me to reflect on the moment, so to speak. We were an easy target, in that Transport Canada had in excess of approximately 33,000 employees in those days. It was only natural that it would "go under the knife," as it were. The predilection was that Transport Canada would be a regulatory agency for air, marine and surface and that all the remnants of operational entities would be hived or moved out, et cetera. So it was and so it is.

Senator Smith: My last question: Let us say that the current mandate did not change and that the status quo remained indefinitely. Do you think the name "Coast Guard" is misleading, in that the word "guard" implies a function that would equate that of our U.S. counterparts? Does it imply that there is a paramilitary or policing function that really does not exist? You identified some other names, and I wrote a few others. I rather like "marine patrol," because it is a play on words. I also like "coastal protection" and "coastal patrol." Is the name "Coast Guard" a bit misleading? Should that name be revisited? Is it hardly worth the effort?

Mr. Kelly: The name may be a bit misleading, but please bear in mind that even without a policing capability the Coast Guard does perform guard-like responsibilities and does provide safety services. It is within the network of security, in the broad sense, that I have been talking about it this evening.

Senator Smith: I guess there is tradition, which I also like.

The Chairman: Perhaps I could wrap up with a couple of points, Mr. Kelly. You were asked about what was involved to take on the police function that we have been talking about in respect of the Coast Guard. You would need a crew to man a machine gun that would be mounted on the deck of one of the vessels. You would need a boarding party of six to one dozen

étions menacés de toute part. La compagnie, même si elle n'était pas acculée à la faillite, était aux prises avec de graves difficultés financières et a instauré l'examen des programmes du gouvernement central, qui a touché, comme je l'ai dit, pas uniquement Transports Canada, où nous nous trouvions, mais tous les ministères.

Le sénateur Smith: Je n'arrive pas à comprendre l'importance que peut avoir pour un agent de cotation à New York le fait que la Garde côtière relève des Transports ou du MPO.

Ne croyez-vous pas qu'il y avait d'autres facteurs en jeu? Peut-être y a-t-il eu des pressions de la part de la région de l'Atlantique pour en assumer la responsabilité?

M. Kelly: Un gouvernement qui doit prendre des décisions difficiles rapidement, comme c'était le cas à l'époque, se tourne vers de grands ministères comme celui de Transports Canada. Nous avons des aéroports, des ports et d'autres responsabilités que nous n'avons plus.

Le sénateur Smith: Qu'est-il arrivé aux gardiens de phare?

M. Kelly: Ils feraient partie de ce groupe. Vous faites travailler ma mémoire. Nous étions une cible facile puisque Transports Canada comptait plus de 33 000 employés à l'époque. Il était logique que nous subissions des compressions. Le rôle que l'on envisageait pour Transports Canada était celui d'une agence de réglementation pour le transport aérien, maritime et de surface, et toutes les autres entités opérationnelles seraient transférées ailleurs. C'est ce qui a été fait.

Le sénateur Smith: Ma dernière question: Supposons que le mandat actuel n'avait pas été modifié et que l'on maintenait indéfiniment le statu quo. Croyez-vous que l'appellation «Garde côtière» soit trompeuse, en ce sens que le mot «garde» sous-entend une fonction équivalente à celle exercée par nos homologues américains? Cela sous-entend-il l'existence d'une fonction paramilitaire ou de maintien de l'ordre qui n'existe pas vraiment? Vous avez proposé certaines autres appellations, et j'en ai écrit quelques-unes. J'aime assez «patrouille maritime», parce qu'il s'agit d'un jeu de mots. J'aime aussi «protection côtière» et «patrouille côtière». L'appellation «Garde côtière» n'est-elle pas légèrement trompeuse? Faudrait-il la modifier? Cela en vaut-il la peine?

M. Kelly: L'appellation est peut-être légèrement trompeuse, mais il ne faut pas oublier que même sans une capacité de maintien de l'ordre, la Garde côtière assume en fait des responsabilités de surveillance et offre des services de sécurité. Ce dont je vous ai parlé ce soir s'inscrit dans le contexte général de la sécurité.

Le sénateur Smith: Je suppose qu'il existe une tradition, ce qui me plaît également.

Le président: Je pourrais peut-être résumer par quelques points, monsieur Kelly. On vous a demandé ce qu'il faudrait pour que la Garde côtière assume les fonctions de maintien de l'ordre dont nous avons parlé. Il faudrait un équipage pour manier une mitrailleuse qui serait installée sur le pont de l'un des navires. Il faudrait un équipage d'abordage de 6 à 12 personnes et un

people and a Zodiac or other small craft to transport them from the Coast Guard vessel to the ship being boarded. You would need to have a command structure of, presumably, watchkeeping officers, one of whom, probably a junior, would be charged with actually leading the boarding party. It would be important for all of the watchkeeping officers charged with commanding the ship to understand the police function so that it would work.

Mr. Kelly: The orientation would be mandatory.

The Chairman: Would that describe the nature of the group of people on the vessel who would need to be retrained if the Coast Guard were to carry on a police-like function?

Mr. Kelly: That is a fairly good assessment. Again, I am not an expert in policing, but it sounds like a good outline to me. There is another thing, which I believe Senator Atkins mentioned — or perhaps it was Senator Banks. We started to get into the area of recruitment. There are many sources for recruiting individuals with the right mindset or aspiration or ambition to perform policing responsibilities. It is not everyone's cup of tea. Not everyone in the marine community would line up for this kind of activity, but there are certainly people who have the right attitude and the desire to perform these kinds of functions.

Perhaps we are getting into a level of detail that should be preserved for others to examine. When we talk about recruitment, remember that we have a constabulary force in Canada that is enormous. Consider the RCMP and the police forces in Toronto, Montreal, Vancouver and Winnipeg. They recruit police officers, and they even recruit some people for marine policing duties in harbour and estuaries, as you know. The RCMP does that as well.

Historically, the RCMP had lovely patrol craft in most of the harbours throughout the country, but another decision was made and another transformation occurred. That was a long time ago, senator, but it was quite an entity. Recruitment does not have to begin and end within the Coast Guard. The Coast Guard recruits new personnel for its vessels and shore stations from the broader Canadian populace. I do not think it would be any different in terms of getting the right people for the job of policing.

The Chairman: We have been led to believe that it would be a significant cultural change for the Coast Guard, as it currently exists. Perhaps you could comment on that. The question was put to you earlier in the context of the following: If tomorrow you had to have a Coast Guard vessel perform police functions, what would happen? What would it be like? The question was intended to be: What would the reaction from the seagoing component of the Coast Guard be when it learned that, in the coming days, months or years, they would be required to perform police functions? Your response, thus far, has been about recruiting new people who had more interest in policing and the desire to combine policing with a maritime experience. In fact, it is

Zodiacs ou une autre petite embarcation pour les transporter du navire de la Garde côtière jusqu'au navire arraisonné. Il faudrait une structure de commandement se composant vraisemblablement d'officiers de quart, dont l'un serait probablement un officier subalterne, qui serait chargé de diriger l'équipage d'abordage. Il serait important que tous les officiers de quart chargés d'arraisonner le navire comprennent les fonctions policières de façon à être efficaces.

M. Kelly: L'orientation serait obligatoire.

Le président: Est-ce que cela correspondrait au type du groupe de personnes à bord du navire qui devraient faire l'objet d'un recyclage professionnel si la Garde côtière était appelée à exercer des fonctions policières?

M. Kelly: C'est assez juste. Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas un spécialiste du maintien de l'ordre, mais cela me semble une assez bonne description. Il y a une autre chose que le sénateur Atkins a mentionnée je crois — ou peut-être s'agit-il du sénateur Banks. Nous avons commencé à parler de recrutement. Il existe de nombreuses sources pour recruter des personnes possédant la mentalité, les aspirations et l'ambition voulues pour assumer des responsabilités policières. Cela ne plaît pas forcément à tout le monde. Même si certains membres du secteur maritime ne se porteraient pas candidats pour ce genre de travail, il existe assurément des personnes ayant l'attitude voulue et la volonté d'exécuter ce type de fonctions.

C'est peut-être le genre de détails dont il serait préférable de laisser l'examen à d'autres. Lorsque nous parlons de recrutement, il ne faut pas oublier que le Canada possède une énorme force constabulaire: la GRC et les forces policières à Toronto, Montréal, Vancouver et Winnipeg. Elles recrutent des policiers et même certaines personnes pour exercer des fonctions policières dans les ports et les estuaires, comme vous le savez. La GRC exerce également ce genre de fonctions.

Par le passé, la GRC avait des navires de patrouille dans la plupart des ports du pays, mais une autre décision a été prise, ce qui a donné lieu à une autre transformation. Il y a longtemps de cela, sénateur, mais il s'agissait d'une entité en bonne et due forme. Il n'est pas nécessaire que le recrutement se fasse exclusivement au sein de la Garde côtière. La Garde côtière recrute de nouveaux candidats pour ses navires et ses stations côtières auprès de la population canadienne. Je ne crois pas que la situation serait différente dans le cas du recrutement du personnel approprié pour exécuter des fonctions policières.

Le président: On nous a laissé entendre que cela représenterait un important changement culturel pour la Garde côtière telle qu'elle existe à l'heure actuelle. Vous pourriez peut-être nous donner vos commentaires à ce sujet. On vous a posé la question plus tôt dans le contexte de ce qui suit: si demain un navire de la Garde côtière exécutait des fonctions policières, que se passerait-il? Quelle serait la situation? Par cette question on voulait savoir quelle serait la réaction de l'effectif de la Garde côtière qui travaille en mer lorsqu'il apprendrait qu'au cours des jours, mois ou années à venir, il serait tenu d'exécuter des fonctions policières? Dans les réponses que vous avez données jusqu'à présent, vous avez parlé du recrutement de nouvelles personnes

reasonable to assume that a great many people who are in the Coast Guard right now would end up being involved in this policing experience. Would we hear many more grievances if this were to become a reality? Would we see crews out on strike because they would not want this kind of work? What sort of reaction would there be? Would some people think that it was great and they should have been it all along? Would they wonder why someone else has always had to come in when they could have done it themselves? Or would some say, “Whoa, we did not sign up for this”?

Mr. Kelly: I think there would be a mixed reaction — a bit of both. Whenever there is an attempt to effect change, it is the Canadian tradition to let people down gently. We orient, consult with and educate them. These are changing times, folks. This is post-September 11 and, yes, I think it is important that we invest the time, energy and the conscientiousness in the people who are already serving in our Coast Guard, for example, in respect of a new direction, should that come about.

The Chairman: Concerning the Department of Transport, you mentioned that it should become a policy department and that its role should be to develop proper policies for air transportation, ground transportation and marine transportation. You also underlined that the marine inspection portion of the Coast Guard did not go and that it is an operational function. Why did that stay with Transport Canada?

Mr. Kelly: I do not know. I think it was a midsummer afternoon — hot and sweaty or whatever — but it is at the back of my mind, and other colleagues of mine too, because up to that point we just assumed that the marine safety directorate, which included the ship inspection regime — which is obviously an operational thing, you go aboard ships and inspect compliance to national and international standards and so on — was coming with the Coast Guard and we were going with the Department of Fisheries and Oceans, but that did not happen.

The Chairman: These guys would be good at getting into difficult spots in a ship, checking places that members of this committee might not want to wander around in.

Mr. Kelly: I did not catch that.

The Chairman: The members of the marine inspection unit would be very good at getting around the tight parts of a ship, the difficult parts of a ship.

Mr. Kelly: Yes.

The Chairman: If you had to pick someone to find contraband on a ship, would the marine inspection people be good people at finding that?

qui s'intéressent au maintien de l'ordre et qui souhaitent conjuguer les fonctions policières à une expérience maritime. En fait, on peut raisonnablement supposer qu'un grand nombre de personnes qui font partie actuellement de la Garde côtière finiront par devoir exercer des fonctions policières. Est-ce que le nombre de doléances augmenterait si cela devenait réalité? Des équipages feraient-ils la grève parce qu'ils refuseraient d'exécuter ce genre de travail? Quelles seraient les réactions? Certains considéreraient-ils cela comme une initiative louable qui aurait dû être prise dès le départ? Ne se demanderaient-ils pas pourquoi il fallait toujours faire appel à quelqu'un de l'extérieur alors qu'ils auraient pu faire le travail eux-mêmes? Ou, certains réagiraient-ils en se disant, «Un instant, nous n'avons pas été embauchés pour faire cela»?

M. Kelly: Je crois que les réactions seraient partagées. Chaque fois que l'on essaie d'apporter un changement, la tradition canadienne veut que l'on traite les gens avec ménagement. Nous les orientons, nous les consultons et nous les formons. Les temps ont changé, mesdames et messieurs, depuis le 11 septembre, et je considère effectivement qu'il est important d'investir du temps et de l'énergie afin de conscientiser ceux qui font déjà partie de notre Garde côtière, par exemple, à l'éventualité d'une nouvelle orientation.

Le président: En ce qui concerne le ministère des Transports, vous avez mentionné qu'il devrait devenir un ministère dont le rôle consisterait à élaborer des politiques appropriées pour le transport aérien, terrestre et maritime. Vous avez aussi souligné que la composante de la Garde côtière portant sur l'inspection maritime n'a pas été transférée et qu'il s'agit d'une fonction opérationnelle. Pourquoi a-t-on conservé cette fonction au sein de Transports Canada?

M. Kelly: Je l'ignore. Je crois que c'était un après-midi d'été — chaud et humide — mais c'est la question que je me pose et d'autres de mes collègues aussi, parce que jusqu'à ce stade nous étions simplement partis du principe que la Direction générale de la sécurité maritime, qui comprenait le régime d'inspection des navires — qui est de toute évidence une fonction opérationnelle puisqu'il s'agit d'aller à bord de navires et d'inspecter s'ils sont conformes aux normes nationales et internationales — allait être transférée à la Garde côtière et que nous allions être transférés au ministère des Pêches et des Océans, mais ce n'est pas ce qui s'est passé.

Le président: Ces types seraient efficaces pour vérifier les endroits difficiles d'accès d'un navire, les endroits où les membres du comité ne voudraient peut-être pas s'aventurer.

M. Kelly: Je n'ai pas bien compris.

Le président: Les membres du service d'inspection maritime sauraient comment s'y prendre pour inspecter les parties d'un navire, difficiles d'accès.

M. Kelly: Oui.

Le président: Si vous deviez choisir quelqu'un pour trouver de la contrebande à bord d'un navire, les inspecteurs de marine auraient-ils les compétences voulues pour trouver de la contrebande?

Mr. Kelly: I think a marine engineer would be the best choice. A marine engineer knows the architecture of the ship, knows ship construction and hidden recesses. When we were involved in Haiti — the Canadian Coast Guard in cooperation with the American Coast Guard — we helped build the Haitian Coast Guard after the overthrow of the junta and the return of President Aristide. I remember one of our Coast Guard officers, an engineering officer, was down there performing a training function in French to a francophone community — getting these guys alongside, these new recruits in the Haitian Coast Guard, with regard to small engine and boat repair and that kind of thing — and there was a bust. Now the U.S. Coast Guard, of course, are into this sort of thing all the time, and they were the interceptor and my friend was aboard the vessel. When they went aboard, it was this fellow, this Canadian Coast Guard marine engineering officer, who found the recess where all the cocaine was, so they decorated him in Washington.

The Chairman: Would I be putting words in your mouth if I said that the marine inspection unit still fits with the Coast Guard and, from an organizational point of view, you see some logic in that rejoining the Coast Guard?

Mr. Kelly: Well, I am outside of it all now, but I could never understand why it occurred in the first place. Legislation had been enacted in order to accommodate these changes that we have been discussing here. However, yes, I regard it as a part of the Coast Guard. I regarded it as a part of the Coast Guard then and I still do.

The Chairman: Is that because it has a special fit?

Mr. Kelly: Because it is made up of mariners and licensed personnel. If you go into Transport Canada's marine safety, you will discover many of these people are graduates of the Coast Guard college that we talked about earlier, have served on Coast Guard vessels — not all, some of them have come from the commercial navigation stream. However, it seemed to be a fit to me prior to these changes that we have been talking about.

The Chairman: Are there other functions that would be a good fit with the Coast Guard? If you were looking at port security, if you were looking at the security of harbours, are there functions that have either disappeared — port police, for example — or gone to other agencies that you could see in a new and revitalized Coast Guard?

Mr. Kelly: I did mention in my initial comments the potential for moving into other program areas where it begs cooperation. The navy will not do everything — the Coast Guard will not do everything either, by the way — and I did mention port management and port security. Environmental protection is an enormous field. When we talk as Canadians about Canada, we are talking about an enormous field, almost unimaginable given the length of our coastline.

M. Kelly: Je crois qu'un ingénieur naval serait le meilleur candidat. Un ingénieur naval connaît l'architecture du navire, la construction du navire et les recoins cachés. Lorsque nous avons travaillé en Haïti — la Garde côtière canadienne en coopération avec la Garde côtière américaine — nous avons aidé à mettre sur pied la Garde côtière haïtienne après le renversement de la junte et le retour du président Aristide. Je me souviens que l'un de nos officiers de la Garde côtière, un officier ingénieur, était en train de donner une séance de formation en français à des francophones — de nouvelles recrues de la Garde côtière haïtienne, concernant la réparation de petits moteurs et de navires — et il y a eu une descente. Bien sûr, la Garde côtière américaine est habituée à ce genre de manœuvre et a procédé à l'arraisonnement et mon collègue était à bord du navire. Lorsqu'ils sont montés à bord, c'est un officier ingénieur naval de la Garde côtière canadienne qui a trouvé le recoin où était cachée la cocaïne. Il a donc été décoré à Washington.

Le président: Est-ce que je dénaturerais vos paroles en disant que le service d'inspection de marine cadre toujours avec le travail de la Garde côtière et sur le plan organisationnel, considérez-vous qu'il soit logique qu'il se joigne à la Garde côtière?

M. Kelly: Je suis maintenant en dehors de tout cela, mais je n'ai jamais compris pourquoi cela avait été fait au départ. Une loi a été adoptée pour tenir compte des changements dont nous avons discuté ici. Cependant, effectivement, je considère qu'il s'agit d'un élément de la Garde côtière. C'est l'opinion que j'avais à l'époque et je suis toujours du même avis.

Le président: Est-ce parce que ce service cadre particulièrement bien avec le travail de la Garde côtière?

M. Kelly: C'est parce qu'il se compose de marins et de personnel breveté. Vous constaterez qu'au service de sécurité maritime de Transports Canada, un grand nombre des employés sont des diplômés du Collège de la Garde côtière dont nous avons parlé plus tôt, ont servi à bord de navires de la Garde côtière — pas tous, certains d'entre eux proviennent du secteur de la navigation commerciale. Cependant, il me semblait que ce service cadrerait bien avec la Garde côtière avant que soient apportés les changements dont nous avons parlé.

Le président: Y a-t-il d'autres fonctions qui cadreraient particulièrement bien avec le travail de la Garde côtière? En ce qui concerne la sécurité portuaire, la sécurité des ports, y a-t-il des fonctions qui ont disparu — la police portuaire, par exemple — ou qui ont été transférées à d'autres organismes et qui pourraient être assumées par une garde côtière nouvelle et améliorée?

M. Kelly: J'ai mentionné dans mes remarques préliminaires la possibilité de passer à d'autres secteurs de programme où la coopération s'impose. La marine ne peut pas tout faire — ni la Garde côtière non plus — et j'ai parlé de la gestion et de la sécurité des ports. La protection de l'environnement est un domaine immense. Lorsqu'en tant que Canadiens nous parlons du Canada, nous parlons de l'immense superficie, pratiquement inimaginable, compte tenu de la longueur de nos côtes.

There are other areas. The capability of responding to national disasters — just as an ordinary citizen, this is a question I ponder from time to time. What is our capability? We see on the newscasts, almost on a regular basis, such and such a place — a hurricane or volcano erupting or major oil disaster and so on — and how would we deal with that? How would we do it? Are we able? Are we up and at the ready? Could we really effectively deal with containment, with rescue and a major disaster such as that? That is an area that I feel engages everyone involved in the security business.

If a country has invested sufficiently and is conscious enough to plan ahead, it will be up and at the ready; but if it is asleep at the wheel, perhaps a lot of unnecessary casualties and destruction will occur.

The Chairman: Are Coast Guard assets underutilized?

Mr. Kelly: I have been away from the Coast Guard now a couple of years. I have been retired, but I still talk to Coast Guard people from time to time. One of the very serious comments I hear is the lack of resources to do the job they are supposed to do anyway. What do we mean by that? We talk about 100 vessels. It is easy to glibly drop the name of 100 in terms of these units. To maintain vessels, especially in the climate that we live in, in the northern latitudes with very harsh winters and so on, to maintain vessels, they have to be refit according to a schedule of events. The resources have to be there in order to see that that happens. You can delay it. It is like delaying the work on the automobile in the driveway. You can put it off for a while, but then you put yourself at risk, if you are not dealing with it. So not to avoid the question, more to deal with it in a more comfortable level in an area that I think needs address, perhaps the Coast Guard is underfunded to maintain, to operate — to say nothing of taking on any new responsibilities — what it has.

It is an aging fleet. It is an excellent fleet in terms of the condition of the vessels and the resources that are available to maintain that condition. However, to my knowledge, apart from the Class-1000 vessels, there is no planning for replacement for vessels. I am not talking about 25-foot boats; I am talking about vessels. There are no plans afoot. This is a significant issue with people who serve in the Coast Guard of course.

While we are on the subject, I suppose if we look at the broader gamut of the marine industry in Canada, where are the shipyards that would do this work? We have the Halifax shipyard still operating, still quite capable, still active, taking on contracts and so on. We have a formidable shipyard in the Saint John dry dock, in mothballs essentially. After the frigate program, there were dribs and drabs. Shipyards do not just come into being at the flick

Il y a d'autres domaines. À titre de simple citoyen, je m'interroge parfois sur notre capacité d'intervenir en cas de catastrophe nationale. Quelle est notre capacité? Les nouvelles télévisées font assez régulièrement état d'ouragans, d'éruptions volcaniques ou d'importants déversements de pétrole et ainsi de suite dans tel ou tel pays. Comment ferions-nous face à une telle catastrophe? Comment procéderions-nous? En sommes-nous capables? Sommes-nous prêts? Pourrions-nous réellement intervenir efficacement pour assurer le confinement et le sauvetage dans le cas d'une catastrophe de cet ordre? Ce sont des considérations qui à mon avis interpellent tous ceux qui s'intéressent à la sécurité.

Si un pays a investi suffisamment et est assez prévoyant pour établir des plans, il sera prêt à intervenir; mais s'il dort aux commandes, cela risque d'être la cause de nombreux accidents et de terribles destructions qui auraient pu être évitées.

Le président: Les actifs de la Garde côtière sont-ils sous-utilisés?

M. Kelly: Il y a quelques années que je ne suis plus à la Garde côtière. J'ai pris ma retraite, mais il m'arrive encore de parler aux membres de la Garde côtière. L'un des commentaires très sérieux que j'entends, c'est l'absence de ressources pour faire le travail qu'elle est censée faire de toute façon. Qu'entend-on par cela? Nous parlons d'environ 100 navires. Il est facile de citer ce chiffre de 100 en parlant de ces navires. Pour maintenir des navires, surtout dans notre climat, dans les latitudes septentrionales où les hivers sont très durs, il faut les remettre en état selon certains calendriers. Pour que cela se fasse, il faut avoir les ressources nécessaires. On peut retarder l'opération. C'est comme retarder la réparation de l'automobile qui se trouve dans l'entrée. On peut la retarder pendant un certain temps, mais alors vous courez un risque. Donc, pour ne pas esquiver la question, et pour aborder selon un aspect avec lequel je suis plus à l'aise et auquel à mon avis il faut donner suite, la Garde côtière n'a peut-être pas le financement suffisant pour maintenir, pour exploiter — sans compter le fait d'assumer des nouvelles responsabilités — les actifs dont elles disposent.

Il s'agit d'une flotte vieillissante. C'est une excellente flotte pour ce qui est de l'état des navires et des ressources disponibles pour les garder en état. Cependant, à ma connaissance, mis à part les navires de la catégorie 1000, aucun plan n'a été établi pour le remplacement des navires. Je ne parle pas d'embarcations de 25 pieds; je parle de navires. Il n'existe aucun plan de ce genre. C'est un problème grave pour les personnes qui servent dans la Garde côtière bien entendu.

Pendant que nous traitons de cette question, je suppose que si nous examinons l'industrie maritime en général au Canada, où sont les chantiers navals qui effectueraient ce genre de travail? Le chantier naval d'Halifax fonctionne toujours, est encore tout à fait opérationnel et accepte les contrats, ainsi de suite. Nous avons un formidable chantier naval à Saint John qui est pour ainsi dire inutilisé. Après le programme des frégates, il y a eu un peu de

of a switch, nor do the crafts and the skills that are necessary to operate them.

That is not answering your question.

The Chairman: I could rephrase my question for you, sir. When a Coast Guard vessel is underway and on patrol, is it underutilized?

Mr. Kelly: The Coast Guard is a multi-tasked service. This is a decision that was made quite a number of years ago following the Osbaldeston study and report. I worked on the Coast Guard committee of that study. That was a determination that was made, and I think a wise determination inasmuch as it can be managed and manoeuvred in a practical sense, and so it is. To my knowledge, the Coast Guard fleet is a multi-tasked fleet. It has the icebreaker. The *Louis St. Laurent* does things other than breaking ice. The *Louis St. Laurent* has an incredible capability, by the way, in performing all kinds of missions and platforms, except that it is very large and is expensive to operate, but nonetheless it does have that capability. It is quite able.

The Chairman: Mr. Kelly, on behalf of the committee, I thank you very much for appearing before us. You have brought a very interesting and refreshing perspective. I think your experience has equipped you very well to assist news our studies.

Next week, we will be hearing from officials from Transport Canada and Captain John Dewar about cutters. We welcome comments and inquiries from members of the public. You may 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.

This meeting is now adjourned, and we will continue in the adjacent room in camera.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Monday, June 2, 2003

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 6:07 p.m. to examine and report on the need for a national security policy for Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today, the committee will hear testimony on Canadian coastal defence and security.

travail ici et là. On ne peut pas mettre sur pied des chantiers navals du jour au lendemain ni trouver instantanément les personnes possédant les compétences nécessaires pour les exploiter.

Cela ne répond pas à votre question.

Le président: Je pourrais reformuler ma question, monsieur. Lorsqu'un navire de la Garde côtière assure une patrouille, est-il sous-utilisé?

M. Kelly: La Garde côtière est un service polyvalent. C'est une décision qui a été prise il y a un certain nombre d'années à la suite du rapport Osbaldeston. J'ai fait partie du comité de la Garde côtière chargé de cette étude. C'est une décision qui a été prise et je considère qu'il s'agit d'une décision sage dans la mesure où elle peut être gérée de façon pratique, ce qui est d'ailleurs le cas. À ma connaissance, la flotte de la Garde côtière est une flotte polyvalente. Elle comporte le brise-glace. Le *Louis St. Laurent* a d'autres fonctions que de briser la glace. Le *Louis St. Laurent* possède d'ailleurs une incroyable capacité lui permettant d'exécuter toutes sortes de missions et de plate-formes, sauf que c'est un très grand navire dont le fonctionnement est coûteux, mais quoi qu'il en soit, il possède cette capacité. Il est assez efficace.

Le président: Monsieur Kelly, au nom du comité, je tiens à vous remercier d'avoir comparu devant nous. Vous nous avez apporté un point de vue très intéressant et enrichissant. Je crois que votre expérience vous a très bien permis de nous aider dans nos études.

La semaine prochaine, nous entendrons des représentants de Transports Canada et le capitaine John Dewar qui nous parlera des garde-côtes. Nous recevrons avec plaisir les commentaires et les demandes de renseignements de la part du public. Vous pouvez visiter notre site Web à l'adresse suivante: www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages que nous entendons de même que le calendrier confirmé des audiences. Autrement, vous pouvez communiquer avec le greffier du comité en composant le 1-800-267-7362 pour plus de renseignements ou pour obtenir de l'aide afin de communiquer avec les membres du comité.

Nous poursuivrons à huis clos dans la pièce attenante. La séance est levée.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le lundi 2 juin 2003

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 18 h 07 pour examiner, pour ensuite en faire le rapport, la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada.

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

[*Traduction*]

Le président: C'est avec plaisir que je vous accueille à cette réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Ce soir, le comité entendra des témoignages portant sur la défense côtière et la sécurité au Canada.

My name is Colin Kenny. I am a senator from Ontario and I chair the committee.

On my immediate right is the distinguished senator from Nova Scotia, Senator Michael Forrestall. 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.

Also with us today is Senator Tommy Banks, who is well known to Canadians as one of our most versatile musicians and entertainers. His talents and dedication have earned him a Juno Award, a Grand Prix du Disque-Canada, and many other honours. Senator Banks is the Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is currently studying amendments to the Canadian Environmental Assessment Act.

Beside Senator Banks is Senator Norm Atkins from Ontario. He came to the Senate in 1996 with a strong background in the field of communications and with experience as an adviser to Mr. William Davis of Ontario. Senator Atkins is a member of our Subcommittee on Veterans Affairs and also a member of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He serves as chair of the Senate Conservative caucus.

Beside him is Senator Jane Cordy from Nova Scotia, who is an accomplished educator with an extensive record of community involvement. This includes service as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Corporation and Chair of the Board of Referees of the Halifax region of Human Resources Development Canada. She came to the Senate in 2000. In addition to serving on our committee, she has been a member of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology that recently released the landmark report on health care and is now studying mental health. She also serves as Vice-Chair of the Canadian-NATO Parliamentary Association.

Also with us is Senator Joe Day from New Brunswick, a successful lawyer and businessman, who was appointed to the Senate in 2001. Senator Day is the Deputy Chair of both the Subcommittee on Veterans Affairs and the Standing Senate Committee on National Finance. He also sits on the Standing Senate Committee on Transportation and Communications and the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. As well, he serves on the Canadian-NATO Parliamentary Association as one of its councillors.

Beside him is Senator Meighen from Ontario who is a successful lawyer and businessman. He was appointed to the Senate in 1990. He has a strong background in defence matters and is Chair of our Subcommittee on Veterans Affairs. He is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, which is examining ways to examine corporate governance.

Je m'appelle Colin Kenny. Je suis un sénateur de l'Ontario et je préside le comité.

Immédiatement à ma droite, se trouve le sénateur Michael Forrestall de la Nouvelle-Écosse. M. Forrestall représente les électeurs de Dartmouth depuis 37 ans; il a d'abord été député à la Chambre des communes avant d'être nommé sénateur. Tout au long de sa carrière parlementaire, il s'est intéressé aux questions de défense et il a oeuvré au sein de comités de la défense, incluant le Comité mixte spécial de 1993 sur l'avenir des Forces canadiennes.

Est aussi présent le sénateur Tommy Banks, bien connu des Canadiens en tant que musicien et fantaisiste des plus talentueux. Ses talents et son professionnalisme lui ont valu un Juno Award, le Grand Prix du Disque-Canada et de nombreuses autres récompenses. Le sénateur Banks préside le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui étudie en ce moment des modifications à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

À côté du sénateur Banks, se trouve le sénateur Norm Atkins de l'Ontario. Il s'est joint au Sénat en 1996, muni de solides connaissances dans le domaine des communications et d'une expérience à titre de conseiller de M. William Davis, de l'Ontario. Le sénateur Atkins est membre du Sous-comité des affaires des anciens combattants ainsi que du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il préside le caucus progressiste-conservateur du Sénat.

A son côté, se trouve le sénateur Jane Cordy de la Nouvelle-Écosse. C'est une éducatrice accomplie qui a à son actif un long engagement communautaire. C'est ainsi qu'elle a assuré la vice-présidence de la Société du port de Halifax-Dartmouth et la présidence du Conseil arbitral pour la région de Halifax auprès de Développement des ressources humaines Canada. Elle a été nommée au Sénat en 2000. Outre sa participation aux travaux de notre comité, elle est membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie qui vient de déposer le rapport décisif sur les soins de santé et qui étudie maintenant les questions de santé mentale. Elle est en outre vice-présidente de l'Association parlementaire Canada-OTAN.

Je vous présente également le sénateur Joe Day du Nouveau-Brunswick; c'est un excellent avocat et homme d'affaires et il a été nommé au Sénat en 2001. Le sénateur Day est vice-président du Sous-comité des affaires des anciens combattants et du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Il siège également au Comité sénatorial permanent du transport et des communications et au Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Il est aussi conseiller auprès de l'Association parlementaire Canada-OTAN.

À ses côtés, le sénateur Meighen de l'Ontario, brillant avocat et homme d'affaires. Il a été nommé au Sénat en 1990. Il s'y connaît fort bien en matière de défense et il préside le Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est aussi membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, qui examine la gouvernance d'entreprise.

Our committee is the first Senate committee mandated to examine security and defence. Over the past 18 months we have completed a number of reports, beginning with "Canadian Security and Military Preparedness." This report, which was tabled in February of 2002, examined the major defence and security issues facing Canada.

The Senate then asked our committee to examine the need for a national security policy. Thus far, we have released three reports on various aspects of national security: First, the "Defence of North America: A Canadian Responsibility," which was published in September 2002; second, "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 security and defence in North America. As part of this work, the committee has been holding hearings on the federal government's support to the men and women across the country who first respond to emergencies and disasters. However, the committee has decided 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: A Canadian responsibility," published in September, 2002, which found Canadian coastal defence efforts to be largely ad hoc and fragmentary.

This evening, our first witness will be navy Captain (Ret'd) John Dewar. Mr. Dewar served in the Canadian Forces for 32 years. His executive level positions included appointment as Director General Maritime Development and Operations, in Canada's National Defence Headquarters. In this role, in addition to other duties, he identified emerging naval requirements and provided project direction for all major capital programs. He also has recent experience relating to shipbuilding. Mr. Dewar is appearing before the committee to discuss specifications for the construction of high-speed patrol boats known as cutters.

Mr. Dewar, welcome to the committee. I believe you have a short opening statement to make and we would be pleased to hear it.

Captain (N) (Ret'd) John Dewar, as an individual: Honourable senators, thank you for the privilege of appearing here once again. When I was here last, we had some discussion about the number of government departments that are involved in the jurisdiction for maritime security. I would emphasize that all the points of view that I express tonight are mine. I am not making this presentation on behalf of anyone other than myself as an individual this evening.

The complexity of the jurisdictional environment will take a considerable amount of work to sort out. In the shorter term, things can be done with the existing distribution of responsibilities.

Notre comité est le premier comité sénatorial ayant pour mandat d'examiner la sécurité et la défense. Au cours des 18 derniers mois, nous avons produit plusieurs rapports, à commencer par celui intitulé «L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense». Cette étude, paru en février 2002, traitait des principaux enjeux pour le Canada en matière de défense et de sécurité.

Le Sénat a ensuite demandé à notre comité d'examiner la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité. Jusqu'ici, nous avons publié trois rapports traitant de divers aspects de la sécurité nationale. Le premier rapport intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne» a été publiée en septembre 2002; le deuxième rapport intitulé «Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut» a été publié en novembre 2002; et le dernier et le plus récent, le rapport intitulé «Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens» a été publié en janvier 2003.

Le comité poursuit son évaluation à long terme de la capacité du Canada à contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Dans le cadre de ces travaux, le comité a tenu des audiences sur le soutien du gouvernement fédéral aux hommes et aux femmes de l'ensemble du Canada qui sont les premiers à intervenir en cas d'urgences et de catastrophes. Toutefois, le comité a décidé d'accorder la priorité à une évaluation permanente de la capacité du Canada à défendre ses eaux territoriales et à participer à la surveillance des côtes du continent. Ces audiences permettent la mise à jour d'un rapport précédent du comité intitulé «La défense de l'Amérique du Nord: Une responsabilité canadienne», publié en septembre 2002, concluant que les efforts canadiens en matière de défense des côtes du continent sont largement ponctuels et fragmentaires.

Ce soir, nous entendrons d'abord le capitaine de marine à la retraite, John Dewar. M. Dewar a fait partie des Forces canadiennes pendant 32 ans. Il a notamment été directeur général, Développement et opérations maritimes, au quartier général de la Défense nationale du Canada. À ce titre, en sus des autres fonctions qu'il remplissait, il a cerné les nouveaux besoins de la marine et assuré la direction de tous les grands programmes d'immobilisations. Il a aussi récemment acquis une expérience en matière de construction navale. M. Dewar comparait pour discuter des spécifications relatives à la construction de bateaux patrouilleurs à haute vitesse appelés garde-côte.

Monsieur Dewar, soyez le bienvenu au comité. Je crois que vous avez une courte déclaration à faire. Nous vous écoutons.

Le capitaine (M) (retraité), John Dewar, à titre personnel: Honorables sénateurs, merci de m'inviter à nouveau à comparaître. La dernière fois, nous avons discuté du nombre de ministères qui s'occupent de la sécurité maritime. Je tiens à préciser que toutes les opinions que j'exprimerai ce soir n'engagent que moi. Je ne fais pas cet exposé au nom de qui que ce soit sinon à titre personnel.

La complexité des champs de compétence est telle qu'il faut beaucoup d'efforts pour s'y retrouver. À court terme, on peut y parvenir en s'en tenant à l'actuelle répartition des responsabilités.

The last time I was here we talked about the maritime operations centres that are operated by the navy on both coasts largely for defence purposes, but also for broader maritime security and law enforcement in the Canadian maritime areas of responsibility and interest. Those models of cooperation between the government departments can be extended to the enforcement regime. Certainly, this is the case now, although we use much larger ships in some cases than we would think are absolutely essential, but that is because they are available and intended for other purposes.

As we know, at this time, the navy is challenged to meet all of its obligations on those frigates, which leaves relatively less availability in Canadian territorial waters at any time. Those ships are, perhaps, more than is necessary for many enforcement functions. Clearly, they are designed as warships and, first and foremost, they have that capability. Because they have that capability, there are a number of other functions they can fulfil when they are not otherwise employed.

Tonight, though, I would like to talk about what I perceive as a gap in our maritime capability, and that is a function performed by what is generally a class of ship called a cutter. A cutter really has more to do with the function that the ship performs than the size and the nature of the hull and the ship itself. They are, generally speaking, ships that are engaged in law enforcement activities.

From a sovereignty point of view, there are three dimensions to exerting and enforcing sovereignty: First, surveillance, to determine what is out there; second, presence, to establish Canadian authority; and third, enforcement, the ability to do something when there is a need to do it.

New technology provides a number of options of efficient ways of conducting surveillance. That would include everything that the committee has already heard with regard to satellite surveillance, unpiloted air vehicles, UAVs, earth following radars, high frequency standing wave radars and other ways of determining what is out there.

Presence and enforcement, however, can only be achieved by human beings. In a practical context in the maritime environment, that means ships. Any vessel that flies the national flag can exert presence. However, certain capabilities are required if it is to have a credible enforcement function. Among these, my suggestions of what would typically be required are, first — and I know that many senators here are from the Maritimes and have some experience in sea states and the area off the coast of Nova Scotia, the Gulf of St. Lawrence — the ability to operate in high sea states, which is essential for any ship performing enforcement activities. Anyone who has had the somewhat dubious privilege of spending any winter months out on the tail and nose of the Grand Banks, would realize that there is much to be said about the size of a vessel in order to lend credibility to its capability in those waters. Foremost, the ability to operate in a high sea state is essential.

À ma dernière comparution, nous avons parlé des centres d'opérations maritimes exploités par la marine sur les deux côtes à des fins de défense principalement, mais aussi pour assurer la sécurité maritime et le respect de la loi dans les zones maritimes qui relèvent du Canada. Ces modèles de coopération entre les ministères peuvent être étendus au régime d'application de la loi. Il en est certainement ainsi maintenant, quoique nous utilisions dans certains cas des navires beaucoup plus gros que ceux qui nous sembleraient absolument essentiels, mais c'est parce qu'ils sont disponibles et prévus pour d'autres usages.

Comme nous le savons, actuellement, la marine est obligée de remplir à toutes ses obligations à bord de ces frégates, ce qui réduit d'autant leur disponibilité dans les eaux territoriales canadiennes. Ces navires ont une capacité qui dépasse peut-être ce dont on a besoin pour de nombreuses fonctions d'exécution. De toute évidence, ils sont conçus comme des navires de guerre et, c'est cette capacité qu'ils ont d'abord et avant tout. Parce qu'ils ont cette capacité justement, il y a diverses autres fonctions qu'ils peuvent remplir quand ils ne sont pas occupés ailleurs.

Ce soir, j'aimerais donc vous parler de ce qui me semble être une insuffisance dans notre capacité maritime; il s'agit d'une fonction remplie par une catégorie de navires généralement appelés garde-côte. Un garde-côte se définit d'avantage par sa fonction que par sa taille et la nature de la coque et du navire lui-même. Ce sont, de façon générale, des navires qui participent à des activités d'application de la loi.

L'exercice et le respect de la souveraineté comportent trois dimensions: d'abord, la surveillance, pour déterminer ce qui se passe; deuxièmement, la présence, pour affirmer l'autorité canadienne; et troisièmement, l'exécution, soit la capacité d'agir au besoin.

Les nouvelles technologies fournissent divers moyens efficaces d'assurer la surveillance. Elles incluent tout ce dont le comité a déjà entendu parler en matière de surveillance par satellite, de véhicules aériens sans pilote, d'UAV, de radars d'observation de la terre, de radars haute fréquence à ondes stationnaires et d'autres moyens de surveiller ce qui se passe.

La présence et l'exécution, toutefois, ne peuvent être assurées que par l'homme. Sur le plan pratique, dans la marine, cela veut dire des navires. Tout navire qui arbore le drapeau national peut assurer une présence. Toutefois, il doit avoir certaines capacités pour assurer une véritable fonction d'exécution. À ce propos, je dirais qu'il devrait généralement être tout d'abord en mesure — et je sais que de nombreux sénateurs sont des provinces Maritimes et savent par expérience que la mer peut être agitée au large de la Nouvelle-Écosse et dans le golfe Saint-Laurent — de naviguer par gros temps, ce qui est essentiel pour tout navire chargé d'activités d'exécution. Quiconque a eu le privilège plus ou moins enviable de passer une partie de l'hiver sur la queue et le nez des Grands Bancs sait très bien que la taille d'un navire est loin d'être négligeable pour juger de sa capacité à naviguer dans ces eaux. D'abord et avant tout, la capacité d'affronter une mer de force élevée est essentielle.

The next requirement for these vessels is the ability to carry out their functions at speed. That means a high level of speed for positioning — to get to the right place when it is necessary and, when necessary, to engage in pursuit.

A certain level of endurance is required. I can give what I think are some typical parameters for that. However, you need the time to be able to deploy and to remain in an area partly to exert a presence and partly because sometimes operations do not unfold as quickly as you would like. From that point of view, it is a little inconvenient if you have to go home for gas or groceries while the operation is ongoing.

I have suggested, and there may be differing points of view on this, that from my experience as a naval officer a helicopter is essential for the operation of a ship employed in these roles. In terms of compatibility with the other vessels that the navy operates — and I will give some reasons for thinking that the navy ought to operate these vessels — it means a large helicopter, something typically the size of the current CH-124, the Sea King helicopter, which is operated by the navy now, or whatever replacement may be deemed suitable.

Part of the function that is necessary is the ability to transport and deploy boarding parties. I do not know if honourable senators have had any opportunity to look at the operations that are conducted by the navy's boarding parties, such as they have been doing in the Persian Gulf. We have been doing them for a number of years in Canada in support of the RCMP for drug interdiction and for other activities in support of other government departments. It is a highly specialized skill and requires specialized equipment. The first essential piece of equipment is the platform from which you launch the operation. Again, that requires ships of a certain size and with certain capability.

The ship also, most likely, would require some ice tolerance. I do not think it necessarily has to be particularly robust in the sense of being an icebreaker, but it does have to be able to operate around the ice margins. In the wintertime and in the spring, the ice margins extend a considerable distance down the coast of Nova Scotia into the Gulf of St. Lawrence. Areas that are not necessarily Arctic or sub-Arctic have prominent ice fields and, in order to be effective, a ship must be able to operate in those environments. The ship would need sophisticated sensors. In this respect, it would need sensors that are complementary to the remote sensing apparatus that I mentioned previously, and also be compatible with the current sensor fit that is fitted into the ships that we have now in the navy. These would consist of radar, electronic surveillance measures, both for detecting other radar and for detecting communication signals, electro-optical instruments for surveillance, including infrared, and also sonar.

The ability to participate in network-centric command and control regimes is important. This means receiving information from other ships, disseminating it to other sources, and

L'autre nécessité pour ces navires, c'est la capacité de remplir leurs fonctions rapidement. Cela veut dire pouvoir se positionner rapidement — se rendre au bon endroit quand c'est nécessaire et, au besoin, se lancer dans une poursuite.

Un certain degré d'endurance est nécessaire. Je peux vous présenter à ce propos certains paramètres typiques. Toutefois, il faut disposer du temps voulu pour pouvoir se déployer et demeurer dans une zone en partie pour assurer une présence et en partie parce que parfois les opérations ne se déroulent pas aussi rapidement qu'on le voudrait. De ce point de vue, c'est un peu gênant si l'on doit rentrer pour se réapprovisionner pendant que l'opération se poursuit.

J'ai dit, et l'on peut diverger d'opinions sur ce point, que d'après mon expérience d'officier de marine un hélicoptère est essentiel au fonctionnement d'un navire à qui l'on confie ces rôles. Pour ce qui est de la compatibilité avec les autres navires qu'utilise la marine — et je vais vous présenter les raisons pour lesquelles je pense que la marine devrait utiliser ces navires — cela veut dire qu'il faut disposer d'un gros hélicoptère, de la taille par exemple de l'actuel CH-124, l'hélicoptère Sea King, que la marine utilise maintenant, ou tout autre hélicoptère de remplacement qui pourrait être jugé approprié.

Parmi les capacités nécessaires, il y a celle qui consiste à transporter et à déployer des équipes d'arraisonnement. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de voir les opérations menées par les équipes d'arraisonnement de la marine, comme celles qu'on a menées dans le golfe Persique. Nous effectuons ce genre d'opérations depuis des années au Canada pour appuyer la GRC dans la lutte antidrogue et pour d'autres activités de soutien aux ministères. Il s'agit d'une capacité hautement spécialisée et pour laquelle il faut disposer d'un équipement spécialisé. La première pièce d'équipement essentielle, c'est la plate-forme à partir de laquelle est lancée l'opération. Encore là, il faut pour cela des navires d'une certaine taille et dotés de certaines capacités.

Le navire devrait, tout probablement, pouvoir aussi résister aux glaces. Je ne pense pas qu'il doive être aussi robuste qu'un brise-glace, mais il doit pouvoir naviguer à proximité de la marge glaciaire. En hiver et au printemps, la marge glaciaire s'étend très loin le long de la côte de la Nouvelle-Écosse et dans le golfe du Saint-Laurent. Des zones qui ne sont pas nécessairement arctiques ou subarctiques présentent d'importants champs de glace et, pour être efficace, un navire doit pouvoir naviguer dans ces conditions. Le navire devrait être équipé de capteurs perfectionnés. Il faudrait des capteurs compatibles avec les appareils de détection à distance que j'ai déjà mentionnés, et compatibles aussi avec le matériel de détection dont sont actuellement munis les navires qu'utilise la marine. Je pense ici à des radars, des mesures de surveillance électronique, pour détecter tant d'autres radars que des signaux de communication, des instruments électro-optiques pour la surveillance, y compris les infrarouges et les sonars.

La capacité de participer à des régimes de contrôle et de commandement réseautiques est importante. C'est-à-dire de recevoir de l'information d'autres navires, de la transmettre à

participating in those larger links such as the Maritime Command operational information network that operates out of those maritime operations centres on both coasts.

This also requires a sophisticated communication capability, both in the traditional high frequency, very high frequency and ultra-high frequency ranges, but also with satellite communications. Part of the requirement for that now is the necessity to be able to exchange high volumes of video-quality information.

If it is going to fulfill an enforcement function, then it has to have some weapon capability. I would suggest these have to be scaled weapons, from small arms carried by the boarding party up through machine gun-like weapons, 50 calibre-type machine guns that are suitable for some activities, and some kind of weapon with stopping capability. I would think something in the order of a 57 millimetre or 76 millimetre gun would be adequate for that purpose. I do not think the ship would necessarily need a surface-to-surface missile system, nor do I think it would need an anti-ship or anti-air missile system. However, I would suggest that, given some of the things that we have seen being employed by non-military players in recent times, the ship would require a close-in self-defence weapon system to protect itself from something as simple even as shoulder-launched anti-ship missiles or shoulder-launched missiles.

I think it is clear that the only government department that operates any vessel similar to this is the navy. The last time I was here we had some discussions about the Coast Guard and Coast Guard functions. It is quite clear that the Canadian Coast Guard is not like the Coast Guard in the United States, though some people would like to make that comparison.

The United States Coast Guard is actually two services. Those services are colloquially referred to as the "black-hulled fleet" and the "white-hulled fleet." The black-hulled fleet does essentially what the Coast Guard does in Canada. That is, it performs primarily transport functions. It does icebreaking and provides aids to navigation, much the same as our Coast Guard does, as well as the search and rescue function.

The other portion of the United States Coast Guard is more of a paramilitary organization. It does the offshore law enforcement and has ships that I think in any other country in the world would be classed as warships. They are very sophisticated vessels with a lot of heavy-duty armament and are specifically designed to be compatible with United States navy ships. As you are probably aware, and I am sure it has been raised in the committee, the United States Coast Guard has now embarked on a very large program to rejuvenate and update its capability with a whole range of cutters from high-endurance, offshore vessels, down through smaller patrol vessels.

It makes sense to me that the navy operate these vessels. It also makes sense to me that they do so on behalf of other government departments that have the enforcement responsibilities. There are paradigms for this in place at this point in time, a number of

d'autres sources et de participer à ces vastes liens comme le réseau d'information opérationnel du Commandement maritime qui travaille à partir de ces centres d'opérations maritimes sur les deux côtes.

Il faut aussi une capacité de communications perfectionnée, pour la gamme de fréquence supérieure, de fréquence métrique et de fréquence décimétrique, mais aussi pour les communications par satellite. La raison en est notamment qu'il faut maintenant pouvoir échanger des masses d'information de qualité vidéo.

Pour remplir une fonction d'exécution, il faut disposer de certaines armes. Je dirais qu'il devrait y avoir une gradation de ces armes, à partir des armes légères dont sont munies les équipes d'arraisonnement jusqu'aux mitrailleuses, les mitrailleuses de calibre .50 qui conviennent à ce genre d'activité, et des armes à capacité d'arrêt. Je pense qu'un canon de 57 ou 76 millimètres serait approprié à cette fin. Je ne pense pas que le navire aurait nécessairement besoin d'un système de missile surface-surface, pas plus qu'il n'aurait besoin à mon avis d'un système antinavire ou d'un système antimissile aérien. Toutefois, je dirais que, étant donné les choses auxquelles ont recouru récemment des acteurs non militaires, le navire aurait besoin d'un système d'armement pour assurer son autodéfense, ne serait-ce que pour se protéger de missiles tirés à l'épaule.

Il me semble clair que le seul ministère qui utilise des navires similaires, c'est la marine. La dernière fois que j'ai comparu, nous avons parlé de la Garde côtière et de ses fonctions. Il est bien clair que la Garde côtière canadienne ne s'apparente pas à la Garde côtière des États-Unis, quoique certains aiment faire cette comparaison.

La Garde côtière des États-Unis est en fait composée de deux services. Deux services qu'on appelle familièrement la flotte à coque noire et la flotte à coque blanche. La flotte à coque noire fait essentiellement la même chose que la Garde côtière du Canada. C'est-à-dire qu'elle s'occupe d'abord et avant tout de fonctions de transport. Elle s'occupe de déglacage et fournit des aides à la navigation, tout comme le fait notre Garde côtière, et a aussi des fonctions de recherche et de sauvetage.

L'autre volet de la Garde côtière des États-Unis est surtout une organisation paramilitaire. Elle s'occupe d'application de la loi en haute mer et dispose de navires qui, à mon sens, dans tout autre pays seraient considérés comme des navires de guerre. Ce sont des navires très perfectionnés munis de beaucoup d'armement lourd et qui sont spécifiquement conçus pour être compatibles avec les navires de la marine des États-Unis. Comme vous le savez probablement, et on en a certainement fait mention au comité, la Garde côtière des États-Unis s'est lancée dans un très vaste programme de mise à jour et de mise à niveau de sa capacité grâce à tout un ensemble de garde-côtes qui vont des très robustes navires de haute mer jusqu'aux petits patrouilleurs.

Il m'apparaît logique que la marine utilise ces navires. Il m'apparaît aussi logique qu'elle le fasse au nom de ministères qui ont des responsabilités d'exécution. Il existe des mesures en place à cette fin, divers protocoles d'entente entre des ministères — par

MOUs between government departments — for example, in terms of the navy providing support to the RCMP, Customs and Revenue, Citizenship and Immigration, and even Fisheries. In those cases, where officers of those government departments are brought on board, the ship provides the delivery platform and exercises such force as necessary under the direction of the appropriate officer. That is the sort of model I would envisage for these ships.

However, it would be a new activity and responsibility for the navy to operate these types of vessels on behalf of the other government departments. As I am sure this committee is particularly well aware, the navy is currently challenged to meet all of its existing obligations under the current budget of the Department of National Defence. Any additional responsibilities that were given to the navy to exercise would have to be accompanied by a full funding envelope that not only covers the acquisition of the vessels but also any additional personnel costs through the life cycle, and also any of the life-cycle maintenance costs for the vessel.

In the interests of economy and efficiency, I would think that for vessels of this nature, a number of principles would have to be applied from the beginning. I would recommend adopting commercial construction and procurement practices. These ships would not necessarily be operating in the full spectrum of naval warfare activities that generate the requirement for a significant number of military specifications in some of the larger combatants.

There are also savings to be achieved by contracting in service support throughout the life of the vessel. The navy has experience in this regard. I think you have had some discussion on the maritime coastal defence vessels that are being maintained this way. Many of the specifications of those ships are to commercial standards.

It is particularly important to note that warships have certain levels of manning that are much, much higher than existing commercial vessels. There are a number of reasons for this, but for patrol vessels, adopting commercial marine practices and reliance on automation could result in considerable reductions for the manning of the ship. The crew size is not directly proportional to the size of the ship itself. There was a concept a few years ago — and I am not sure of the status of it at the moment — called “a ship within a ship,” in which a small ship’s company operated a large ship. The volume in the ship was generally given to it in order to be able to provide those sea-keeping capabilities that we mentioned earlier and also because there is a lower power-to-weight requirement for larger ships than for smaller ones, so that one can go faster by extending the size of the ship.

I have some ideas on what I think would be typical specifications for a vessel of this size and nature. I have had some discussions with colleagues who are naval architects in the shipbuilding business, and some other people who have a perspective on naval activities, gained over time. Generally, I would see this as a vessel of about 75 metres in length, so about

exemple, pour que la marine accorde un soutien à la GRC, aux douanes et au ministère du Revenu, à Citoyenneté et Immigration et même au ministère des Pêches. Dans ces cas, quand des agents de ces ministères montent à bord, le navire devient la plate-forme d’exécution et emploie la force nécessaire sous la direction de l’officier approprié. Voilà le type de modèle que je verrais pour ces navires.

Toutefois, il s’agirait d’une activité et d’une responsabilité nouvelle pour la marine si elle devait utiliser ces types de navires au nom d’autres ministères. Comme le comité le sait particulièrement bien, je présume, la marine est actuellement contrainte de remplir toutes ses obligations en s’en tenant au budget actuel de la Défense nationale. Toute nouvelle responsabilité confiée à la marine devrait entraîner un plein financement non seulement pour l’acquisition des navires, mais aussi pour toute dépense additionnelle liée au personnel pendant tout le cycle de vie ainsi que les frais de maintenance pour tout le cycle de vie du navire.

Pour garantir l’économie et l’efficacité, j’estime que, pour des bâtiments de cette nature, il convient d’adopter dès le départ un certain nombre de principes. Je recommande l’adoption de pratiques commerciales en matière de construction et d’achat. Il s’agit de navires qui ne seraient pas nécessairement appelés à fonctionner dans toute la gamme de situations de guerre navale qui nécessitent un nombre important de spécifications militaires pour les gros des navires de combat.

On pourrait également réaliser des économies en faisant assurer à contrat le soutien en cours d’exploitation pour la durée de vie du bâtiment. Je crois que vous avez déjà discuté des navires de défense côtière, dont l’entretien est assuré de cette façon. Bon nombre des spécifications de ces navires correspondent aux normes commerciales.

Il convient de signaler tout particulièrement que les navires de guerre ont des équipages beaucoup plus nombreux les bâtiments commerciaux actuels. Cela s’explique pour diverses raisons mais, dans le cas de patrouilleurs, adopter les pratiques de la marine commerciale et se fier à l’automatisation pourrait entraîner une réduction considérable des effectifs nécessaires. La taille de l’équipage n’est pas directement proportionnelle à celle du navire. On s’intéressait, il y a quelques années — et je ne sais pas si l’idée est encore en vogue — à l’idée de l’équipage «gigogne», selon laquelle la compagnie d’un navire de plus petite taille assurait le fonctionnement d’un navire plus grand. En général, le volume du navire correspond à la tenue de mer nécessaire, dont nous avons parlé plus tôt, et également à un rapport puissance-poids moindre pour les navires de plus grande taille, de telle sorte qu’il est possible d’aller plus vite en augmentant la dimension du navire.

J’ai certaines idées au sujet des spécifications typiques d’un bâtiment de cette taille et de cette nature. J’ai eu certaines discussions avec des collègues architectes navals et avec d’autres personnes d’expérience. D’une façon générale, j’envisage un bâtiment d’environ 75 mètres de long, soit environ 250 pieds, et d’environ 12 mètres de large. Le navire aurait ainsi la stabilité

250 or so feet, about 12 metres in beam. These requirements would give it the stability required to conduct boarding operations and, I think, would be the minimum necessary to operate a helicopter from the ship. A minimum displacement of about 1,600 tons would be appropriate.

The current Canadian patrol frigate is a little over 5,000 tons. These are considerably smaller. The maritime coastal defence vessels are about 1,000 tons. These would be somewhat larger than those vessels. For those of you, particularly senators from the Maritimes or on the Pacific coast, who saw the steam destroyers that the navy had in its inventory up until CPF was introduced, these ships would be slightly smaller. Those ships were about 2,500 tons and 360 feet long — a little smaller but with almost the same displacement.

As to the propulsion system, I think diesel propulsion is perfectly adequate. In my opinion, gas turbines are not necessary. The propulsion system would provide both extended endurance and could provide the necessary top range in speed which, in my recommendation, would be something in excess of 25 knots. Having a vessel out there that is too slow to be effective in pursuit limits the reasons you would have it at all. Typical time on station would be something in the order of about 30 days. This is typical of vessels. MCDVs are capable of that now, as are certainly frigates much longer than that.

I talked about reduction in crew size. I believe that a vessel of this size could be operated with a crew size of about 40. I would also recommend that it have additional accommodation on board — bunk space for an additional 40 people. Part of this would be for boarding teams, providing transport for other government department personnel. If you do interdiction operations, occasionally you need space to accommodate the people you interdict. Adequate room on board has historically been a problem with frigates and destroyers.

A helicopter is essential to be effective, and we can discuss the reasons for that. The capacity to have a helicopter land and take off again, such as a helicopter landing deck, is the minimum necessary. This can be done from a vessel of this size and from a MCDV, if it were configured properly. A hangar is desirable, but not essential.

Given all this, there is probable range of cost per unit. I will give you a rough order of magnitude, depending on the density of systems put into the ship. The low end would be something in the order of \$50 million to \$55 million per unit; the higher end would be in the order of \$100 million per unit. That cost is not directly proportional to the size of the vessel. It is proportional to the density of the equipment that is installed in the ship. The propulsion system is also a factor in that, as are the sophistication of the weapons and sensors put into the ship and the control

voulue pour mener des opérations d'arraisonnement et la taille minimum nécessaire pour accueillir à bord un hélicoptère. Un déplacement minimum de 1 600 tonnes conviendrait.

Le déplacement de la frégate canadienne de patrouille actuelle est légèrement supérieur à 5 000 tonnes. Les navires envisagés seraient donc nettement plus petits. Ils seraient cependant un peu plus gros que les navires de défense côtière, dont le déplacement est d'environ 1 000 tonnes. Pour ceux d'entre vous, notamment les sénateurs des Maritimes ou de la côte du Pacifique, qui ont eu l'occasion de voir les destroyers à vapeur dont était doté le parc de la marine jusqu'à l'introduction du FCP, il s'agirait de navires de taille légèrement inférieure. Les destroyers jaugeaient environ 2 500 tonnes et mesuraient environ 360 pieds. Ils étaient donc un peu moins longs, mais leur déplacement était à peu près comparable.

Pour ce qui est du système de propulsion, j'estime que la propulsion diesel est tout à fait acceptable. À mon avis, on n'aura pas besoin de turbines à gaz. Le système de propulsion assurerait aussi bien l'endurance voulue et la vitesse de pointe nécessaire, qui serait, selon ma recommandation, de l'ordre d'un peu plus de 25 noeuds. Un navire trop lent pour être efficace en poursuite serait moins facile à justifier. Le nombre de jours en position visé serait de l'ordre de 30 jours. Il s'agit de la norme habituelle pour les navires. Les MCDV peuvent maintenir leur position pour une telle durée et les frégates peuvent le faire durant une période beaucoup plus longue.

J'estime que 40 membres d'équipage environ pourraient faire fonctionner un navire de cette taille. Je recommande également une capacité d'hébergement additionnelle — des couchettes pour environ 40 personnes de plus. Ce serait en partie pour héberger les équipes de visite de navires, pour assurer le transport des membres du personnel d'autres ministères. Le manque d'espace suffisant à bord est l'un des problèmes bien connus qui caractérise nos frégates et destroyers.

L'hélicoptère est indispensable sur le plan de l'efficacité, et nous pourrions discuter des raisons pertinentes. La capacité d'accueillir un hélicoptère et d'en permettre le décollage, à savoir par exemple la présence d'un pont d'atterrissage pour hélicoptère, constitue le minimum nécessaire. Un bâtiment de la taille mentionnée ou un MCDV peut offrir cette capacité, s'il est configuré en conséquence. Un hangar est souhaitable, mais non essentiel.

Compte tenu de tout ce qui précède, on peut donner une fourchette de coût par unité. Je vais vous fournir un ordre de grandeur approximatif, qui pourra varier selon la densité des systèmes dont le navire est doté. Le palier inférieur de coût serait de l'ordre de 50 millions à 55 millions de dollars par unité, et le palier supérieur de l'ordre de 100 millions de dollars par unité. Le coût n'est pas directement proportionnel à la taille du bâtiment. Il est proportionnel à la densité du matériel dont est doté le navire. Il faut également tenir compte du système de propulsion ainsi que

mechanisms put on board. There are a number of tradeoffs in terms of people over the life of the vessel and the degree of automation put into it.

These are the costs that I think one could expect for the construction of the vessel itself and the initial fitting out.

A number of designs currently exist in the world that fulfill similar types of functions, and I have listed some in my notes that I provided to you. Not all would be necessarily suitable — unmodified — for the Canadian requirement. Many go by different names, either offshore patrol vessels or coastal patrol vessels or Corvettes. Corvettes, generally, although they are vessels of the same size, have a more military application and would tend to have more sophisticated weapons and sensors. I believe the term “cutter” is appropriate in this regard because it has historically been associated with civil law enforcement activity as opposed to direct military applications.

That concludes my remarks. I hope I have given you an idea of what I think would be appropriate types of vessels to fill the gaps in the existing inventories of all current government fleets. With that, I would be pleased to answer any questions you may have.

Senator Forrestall: Welcome. It is a pleasure to fantasize.

Did you serve on the West Coast?

Mr. Dewar: Yes, I served on both coasts.

Senator Forrestall: What can you tell us about berthing facilities and capacity in the two yards?

Mr. Dewar: It would not be a problem in either one of the naval yards on either coast because the vessels that we have been talking about this evening are smaller than the existing frigates. They would be smaller than the steamships that were handled before. There is adequate berthing space available in both dockyards.

Senator Forrestall: What about the St. Lawrence River?

Mr. Dewar: You can take a Halifax class ship into Lake Ontario.

Senator Forrestall: It was not a question of transiting but of basing.

Mr. Dewar: It would be possible. In fact, there is a naval facility in Quebec City that I am sure you are aware of and have visited.

A ship of this nature would not necessarily require a lot of specialized shore infrastructure in order to support it, in fact, probably not much more than exists at the Coast Guard base in Quebec City, for example.

Senator Forrestall: The power of water.

du degré de perfectionnement des systèmes d'armement et de détection ainsi que des mécanismes de contrôle du navire. Il y a également certains compromis à faire pour ce qui est des effectifs et du degré d'automatisation du bâtiment.

Voilà les coûts que j'envisage pour la construction du navire et son armement, au départ.

Il existe un peu partout dans le monde un certain nombre de modèles qui correspondraient à des fonctions similaires. J'en ai énuméré certains dans les notes que je vous ai fournies. Ils ne conviendraient pas nécessairement tous — sans modification — aux besoins du Canada. Leurs appellations peuvent varier: patrouilleurs du large, patrouilleurs côtiers, corvettes. Les corvettes, qui sont de même taille, servent généralement plutôt à des applications militaires et auront tendance à être dotées d'armes et de détecteurs plus perfectionnés. Je crois que le terme «garde-côte» convient dans le cas qui nous occupe étant donné qu'il s'agit d'un type de patrouilleur qui, par le passé, a servi plutôt à des activités d'application de la loi par l'autorité civile qu'à des applications militaires directes.

Voilà qui met un terme à mes observations. J'espère vous avoir donné une idée de ce qui me semble opportun pour combler les insuffisances qui existent dans l'ensemble de la flotte du gouvernement. Cela dit, je suis disposé à répondre à vos questions.

Le sénateur Forrestall: Je vous souhaite la bienvenue. C'est beau de rêver.

Avez-vous servi sur la côte Ouest?

M. Dewar: Oui. J'ai servi sur les deux côtes.

Le sénateur Forrestall: Pouvez-vous nous parler des capacités d'accostage et des capacités générales des deux chantiers navals?

M. Dewar: La taille des chantiers navals ne poserait problème ni dans l'Est, ni dans l'Ouest, compte tenu du fait que les bâtiments dont nous parlons ce soir ont une taille inférieure à celle de nos frégates actuelles. Ces bâtiments seraient de taille inférieure à celle des navires à vapeur qui ont déjà été accueillis. La capacité d'accostage est suffisante dans les deux arsenaux maritimes.

Le sénateur Forrestall: Et pour ce qui est du fleuve Saint-Laurent?

M. Dewar: On peut faire naviguer un navire de classe Halifax jusqu'au lac Ontario.

Le sénateur Forrestall: Je pensais non pas à la possibilité de déplacement mais à la capacité d'accueil.

M. Dewar: La chose serait possible. Il existe même une installation navale à Québec. Vous l'avez déjà visitée, j'en suis convaincu.

Ce genre de navire ne nécessiterait pas beaucoup d'infrastructure terrestre spécialisée. Ce qui existe à la base de la Garde côtière à Québec, par exemple, me semble pratiquement suffisant.

Le sénateur Forrestall: Le tirant d'eau, c'est l'essentiel.

Mr. Dewar: It would require standard shore connections to commercial standards.

Senator Forrestall: The North is another question. Do you have any comment or observations you might care to make about northern operations? I am talking about a class 2 or a class 3 cutter.

Mr. Dewar: The primary role for these vessels that I see is more on the enforcement side rather than just establishing presence. As I said, any ship that flies a Canadian flag is adequate to establish Canadian presence and sovereignty over an area.

What I am suggesting in terms of capability is that the ship should be able to operate in loose pack and brash ice with that first-year quality. What one typically finds around the ice margins and in spring time when the flows start to shift, if you were conducting an interdiction operation, is that few commercial vessels would be doing a great rate of knots under those conditions. Therefore, these vessels would be adequate for that purpose. I do not think I would see them as fulfilling any kind of ice-breaking function.

Senator Forrestall: I did not have ice breaking in mind. My question concerned sustainability in the North. That is all.

Of course, global warming may change the pattern of maritime movement significantly in the next 20 to 30 years. If we keep going at the rate we are going, it could be significant. I had that in the back of my mind.

Let me ask you a technical question. What kind of draught would these vessels have?

Mr. Dewar: Typically, a vessel of this size would have a draught of somewhere between five and eight meters, between 15 and 22 feet.

For most naval vessels, the draught is determined by how many protrusions there are in the hull, and, generally, the sonar dome that extends the draught. A vessel with that sort of displacement would typically have a draught in the order of about 15 to 20 feet.

Senator Forrestall: That would restrict it, would it not?

Mr. Dewar: It would, but other craft would be suitable for inshore operations. Shallow water tends to occur fairly close inshore. I think the gap is in exercising an enforcement capability further offshore.

Senator Forrestall: Are you a proponent of low cost or best value?

Mr. Dewar: It depends which hat I have on at the time.

Senator Forrestall: I asked that question facetiously because I want to talk about the size of the helicopter, and it has taken years to have decisions made in that regard.

M. Dewar: Il faudrait des raccordements terre-navire correspondant aux normes commerciales.

Le sénateur Forrestall: Il y a aussi la question des opérations nordiques. Avez-vous des observations à formuler à ce sujet? Je parle ici d'un garde-côte de classe 2 ou de classe 3.

M. Dewar: J'estime que le rôle primordial de ce genre de bâtiment en est un d'application de la loi plutôt que de simple affirmation de la présence canadienne. Comme je l'ai dit, tout navire battant pavillon canadien suffit à établir la présence et la souveraineté du Canada dans un secteur donné.

Le navire en question doit avoir la capacité d'évoluer en banquise lâche et parmi les sarrasins caractéristiques des glaces de l'année. En règle générale, au pourtour des glaces et au printemps lorsque les flots commencent à se déplacer, les navires commerciaux évoluent généralement à vitesse assez faible. Ainsi, pour les opérations d'interdiction, le genre de bâtiments que j'ai décrit suffirait. Je ne crois pas qu'ils auraient un rôle de déglçage.

Le sénateur Forrestall: Je ne pensais pas au déglçage. Ma question concernait la viabilité dans les régions nordiques. C'est tout.

Évidemment, le réchauffement planétaire risque de modifier considérablement le modèle des mouvements maritimes au cours des 20 à 30 prochaines années. À la cadence actuelle, le changement pourrait être considérable en effet. Voilà ce que j'avais à l'esprit.

Permettez-moi maintenant de vous poser une question d'ordre technique. Quel serait le tirant d'eau de ces bâtiments?

M. Dewar: Normalement, un bâtiment de cette taille aurait un tirant d'eau allant de 5 à 8 mètres, soit de 15 à 22 pieds.

Pour la plupart des bâtiments navals, c'est le nombre de saillies de coque ainsi que le dôme sonar, qui prolonge le tirant, qui déterminent le tirant d'eau. Compte tenu du déplacement envisagé, le tirant d'eau serait normalement de 15 à 20 pieds.

Le sénateur Forrestall: Cela imposerait certaines limites, n'est-ce pas?

M. Dewar: En effet. Cependant, d'autres navires pourraient servir pour les opérations côtières. En général, les eaux peu profondes se trouvent assez proches des côtes. Je crois que l'insuffisance actuelle concerne la capacité d'appliquer la loi à une plus grande distance des côtes.

Le sénateur Forrestall: Favorisez-vous la règle du moindre coût ou celle du meilleur rapport qualité-prix?

M. Dewar: Tout dépend des responsabilités que j'ai à exercer.

Le sénateur Forrestall: Ma question était quelque peu facetieuse du fait que je voulais parler de la taille de l'hélicoptère. Nous savons combien d'années il a fallu pour qu'une décision soit prise à cet égard.

Mr. Dewar: I will not comment on the helicopter programs. I think you must approach this by clearly defining the requirements and what tasks you want the vessel to execute. I have tried to outline the range of capabilities required, but precision in terms of defining requirements is difficult. Consider, for example, the ability to operate in high sea states. For the Halifax-class ship, very sophisticated numerical parameters were established to be able to quantify the performance of the ship in high sea states. That had everything to do with the amount of exposure of the sonar dome in high sea states, the amount of hull slamming force impacts that the ship had to withstand, and those sorts of considerations. People can become quite sophisticated in doing this.

From my point of view, the practical requirement is the ability to go out there and operate the ship in conditions rougher than the bad guys expect you to be able to do that. That would require pretty sophisticated sea-keeping capability, probably something less than a frigate has, but a good deal more than the Maritime coastal defence vessels have now. It would require more than the smaller Coast Guard vessels have and more than anything the RCMP operates. Some of the fisheries vessels approach the right kinds of sea-keeping capability in this; however, they tend not to be fast enough to be able to execute the kinds of pursuit and enforcement functions that I think this ship should be capable of doing.

Senator Forrestall: How can we achieve all of this on a smaller scale?

Mr. Dewar: I hate to use a cliché, but size matters in this. The ship must have the capability to do the sea keeping required at high speed, particularly in fairly high seas. The cost is not necessarily tied up in the physical dimensions of the ship. Even with warships and commercial ships, the steel the ship is made of is the least expensive part of the ship. The physical dimensions and volume necessary to have the right sea-keeping capabilities is only one aspect.

The real expense of building a ship, which I think is what you are driving at when talking about doing it smaller, has to do with the density and the sophistication of the systems installed on board. I am thinking of the radar, the communications equipment, the weapons and the other equipment.

The type of ship that I am suggesting would have considerably less equipment on board than a warship of similar size, although it would have some similarity to a warship. It would have more density of equipment on board than a typical commercial vessel. The cost issues arise when it comes to the speed of the ship, that is, the propulsion system and the automation that is applied to that aspect of the ship. This includes the weapons, the sensors and that sort of thing. The physical dimensions of the ship are a very small aspect of the total cost.

Senator Forrestall: Let us eliminate three things. On a scale of one to 10, why do we need a "big," to use your word, helicopter?

M. Dewar: Je ne ferai aucun commentaire au sujet des programmes d'hélicoptères. Je crois qu'il faut aborder la question en définissant clairement les exigences et les tâches qui seront confiées aux navires. Je me suis efforcé de définir une gamme de capacités, mais il est difficile de déterminer de façon précise les exigences. Prenons, à titre d'exemple, la capacité de fonctionner sur mer en force élevée. Pour le navire de classe Halifax, on a effectué des calculs très perfectionnés pour déterminer les paramètres numériques, de manière à pouvoir quantifier la capacité de fonctionnement du navire sur mer en force élevée. Il fallait calculer le degré d'exposition du dôme sonar sur mer en force élevée, la force d'impact du claquement des vagues sur la coque, et ainsi de suite. Il y a moyen de pousser très loin les calculs en la matière.

De mon point de vue, ce qu'il faut en pratique c'est la capacité de faire fonctionner le navire dans des conditions que les contrevenants auraient jugé trop dures pour les poursuivants. Voilà ce qu'implique une tenue en mer passablement bonne, moins peut-être que celle d'une frégate, mais bien meilleure que celle de nos navires de défense côtière actuels. Ce serait donc davantage que ce que peuvent offrir les bâtiments plus petits de la Garde côtière ou ceux de la GRC. Certains navires de pêche ont ce genre de tenue en mer ou presque. Cependant, ils ne sont pas suffisamment rapides pour la poursuite et l'intervention en matière d'application des lois, comme doivent l'être le genre de navires que j'envisage.

Le sénateur Forrestall: Comment pouvons-nous faire tout cela à plus petite échelle?

M. Dewar: Au risque de m'appuyer sur un cliché, je vous dirai que la taille a son importance ici. Le navire doit avoir une bonne tenue en mer à haute vitesse, notamment en mer de force passablement élevée. Le coût n'est pas nécessairement lié aux dimensions physiques du navire. Même pour les navires de guerre et les navires commerciaux, en effet, l'acier est la composante la moins coûteuse. Les dimensions et le volume nécessaires pour assurer la tenue en mer voulue ne constituent qu'un aspect des exigences.

Le véritable coût de construction d'un navire, ce à quoi vous pensez, je pense, en parlant d'en réduire la taille, est lié à la densité et au perfectionnement des systèmes embarqués. Je pense au radar, à l'équipement de communication, aux armes et à tout le reste de l'équipement.

Le type de navire que je propose aurait beaucoup moins d'équipement à bord qu'un navire de guerre de même taille, même s'il a certaines similitudes avec un navire de guerre. Il aurait une plus grande densité d'équipement à bord qu'un navire commercial. La question des coûts se pose quand on pense à la vitesse du navire, c'est-à-dire le système de propulsion, et au système d'automatisation nécessaire. On pense ici aux armes, aux capteurs, à ce genre de chose. Les dimensions du navire importent finalement très peu pour ce qui est du coût total.

Le sénateur Forrestall: Réglons trois choses. Sur une échelle de 1 à 10, pourquoi avons-nous besoin d'un «gros» hélicoptère, pour reprendre vos propos?

Mr. Dewar: The reference I made there is to the size of helicopter that the navy typically operates. It is a compatibility issue. Whatever helicopter will replace the Sea King will be about the same size as the Sea King, although perhaps a little bigger or smaller. That is a large helicopter. They are designed to operate in a maritime environment. The helicopters that service oilrigs, for example, they are all comparable in size to the Sea King. Some are considerably bigger. The Coast Guard uses smaller helicopters inshore, and those can be used for support activities. However, they are not designed to operate autonomously a long way from the ship. If you have had the opportunity to fly in a maritime helicopter, you will know you want to be comfortable flying over large areas of water.

Senator Forrestall: We are tending to duplicate the role that is carried out by the navy. As you understand what we are aiming at, do we really need a helicopter? Do we need sonar? Do we need these probes that add another three to four meters to the draught of the ship?

Mr. Dewar: Let us address the issue of helicopters first. Typically, visibility is not always as good when you go to sea and, under those conditions, you may have a number of vessels you are tracking on radar. Sooner or later, and particularly if you are doing law enforcement activity, in order to provide continuity of evidence, you must make a positive identification of the vessel. That means that you have to sight it, get side numbers, and be able to identify it.

Once you have done that, you can maintain continuity of tracking by other means, generally speaking by radar. However, you have to make that specific contact. If you are going to exercise any use of force, it is absolutely essential that you have positive identification of the vessel. Helicopters are absolutely essential in being able to do that.

The other aspect is that a helicopter extends the visible range from a ship by a considerable margin. Typically, the range on maritime helicopters is 150 miles away from the ship. Depending on high the bridge on a vessel is, typically, you can see about 6.5 to 10 miles, so there is a lot to be said for having a helicopter. A lot of utility is involved.

I do not want to address the specifics of the capabilities of the helicopter, other than to say that, being able to operate one that is similar to that which the navy is already operating would seem prudent in this case. Smaller helicopters could operate from a ship, and it could even carry a smaller helicopter of its own, but I think it should provide landing and launching capability for a larger helicopter.

Senator Forrestall: Would you perceive it to be a military vessel?

Mr. Dewar: Do I think that this ought to be operated by the military? Is that the question? If you look at the vessels in the inventory of the government fleets now, the type of vessel we are describing closely resembles the types of vessels operated by the navy. From that point of view, it would minimize some of the training that would be involved. The navy could get some benefit

M. Dewar: Je parlais alors de la taille de l'hélicoptère que la marine utilise habituellement. C'est une question de compatibilité. Quel que soit l'hélicoptère qui remplacera le Sea King, il aura à peu près la même taille, quoiqu'il sera peut-être un peu plus gros ou un peu moins gros. C'est un gros hélicoptère. Il est conçu pour fonctionner dans un milieu maritime. Les hélicoptères qui desservent les plates-formes de forage, par exemple, sont tous comparables en taille au Sea King. Certains sont beaucoup plus gros. La Garde côtière utilise de petits hélicoptères sur les côtes, et ces derniers peuvent servir pour des activités de soutien. Toutefois, ils ne sont pas conçus pour fonctionner en autonomie loin du navire. Si vous avez eu l'occasion de monter à bord d'un hélicoptère maritime, vous savez qu'on veut se sentir à l'aise de voler au-dessus de vastes étendues d'eau.

Le sénateur Forrestall: Nous avons tendance à reproduire le rôle que remplit la marine. D'après ce que vous comprenez de ce que nous visons, avons-nous vraiment besoin d'un hélicoptère? Nous faut-il un sonar? Avons-nous besoin de ces sondes qui ajoutent trois ou quatre mètres au tirant d'eau du navire?

M. Dewar: Parlons d'abord des hélicoptères. Généralement, la visibilité n'est pas toujours très bonne quand on va en mer et, dans ces conditions, on peut avoir divers navires à suivre sur radar. Tôt ou tard, surtout si l'on mène des activités d'application de la loi, pour assurer la continuité de la preuve, on doit avoir une vérification d'identité infaillible. Cela veut dire que vous devez voir le navire, noter ces numéros de coques et pouvoir l'identifier.

Une fois que c'est fait, on peut maintenir la continuité de suivi par d'autres moyens, par radar habituellement. Toutefois, on doit assurer ce contact spécifique. Si on doit recourir à la force, il est tout à fait essentiel d'identifier le navire avec certitude. Les hélicoptères sont tout à fait essentiels pour cela.

L'autre aspect, c'est qu'un hélicoptère étend considérablement le champ de vision qu'on a à partir d'un navire. De façon générale, le rayon d'action des hélicoptères maritimes est de 150 milles à partir du navire. Selon la hauteur du pont du navire, habituellement on peut voir de 6.1 à 10 milles de distance, ce qui montre bien l'avantage qu'il y a à disposer d'un hélicoptère. C'est très utile.

Je ne veux pas parler dans le détail des capacités de l'hélicoptère, sinon pour dire qu'en l'occurrence il semblerait prudent de pouvoir en utiliser un qui soit semblable à celui que la marine utilise déjà. De petits hélicoptères pourraient fonctionner à partir d'un navire, et celui-ci pourrait même transporter un petit hélicoptère lui-même, mais je pense qu'il devrait servir de plate-forme d'atterrissage et de décollage pour un gros hélicoptère.

Le sénateur Forrestall: Le considérez-vous comme un navire militaire?

M. Dewar: Si je pense qu'on devrait en confier le fonctionnement aux militaires? Est-ce là la question? Si l'on pense aux navires de la flotte du gouvernement, le type de navire que nous décrivons ressemble beaucoup aux types de navires qu'utilise la marine. De ce point de vue, les besoins en formation seraient réduits d'autant. La marine pourrait en tirer profit si elle

out of it by having the platforms available. However, the real function is that these would essentially be operated like taxis with the navy providing the service, the basic infrastructure commands and the command and control support; and being able to exercise the application of force under the direction of the appropriate government department's jurisdiction.

The navy also has the right infrastructure to support these kinds of vessels in the dockyards on both coasts.

Senator Meighen: Welcome again. I am sorry I missed your first appearance. I heard great reports about it, so I am here tonight, as I did not want to miss the second time around.

I want to pursue the line that Senator Forrestall was exploring with you. Obviously, in this day and age of limited military budgets, \$55 million is not inconsiderable. The maritime patrol vessels, from what I know, sound like they are not good for much, other than training reservists and fulfilling a minesweeping function. Is that fair characterization or is it a little sweeping?

Mr. Dewar: I do not think that is a fair observation on the capability of those vessels. In fact, currently, they are operating at sea in excess of 200 days a year and are fulfilling a lot of patrol work, particularly in the absence of a good portion of the frigate and destroyer fleet, which is currently deployed overseas. They can exercise many presence-type functions, in terms of where they go. They do some support work, I believe, in terms of fisheries protection on both coasts. They have picked up a large portion of that role, although they are not particularly well-suited to it, but they are certainly capable of doing it.

In fact, those vessels have been across the Atlantic. They have operated in Europe. They are quite seaworthy vessels and can get from one place to another. In high sea states, they do not get there very fast and it is not a particularly comfortable ride. You would not necessarily want to deploy boarding parties from those ships, but you make do with what you have.

Those vessels are turning in yeoman service at this time. In addition to training reservists, they are also involved in training regular force officers. They conduct some minesweeping exercises, and they do ocean surveys. They are very utilitarian and useful vessels from which the navy and, I think, the Canadian taxpayer are getting very good service.

However, they are not really suited to the kinds of roles that we have been addressing here.

Senator Meighen: I had hoped you would answer along those lines.

They do fulfil a presence function. They are out there.

Mr. Dewar: Yes.

Senator Meighen: You say they are not a good platform from which to launch a boarding party. Why not?

Mr. Dewar: It has to do with the stability of the ship as people are moved on and off of it. I am not sure how familiar you are with the operation of a ship, but a ship will generally try to launch

disposait des plates-formes. Toutefois, en réalité, ces navires seraient essentiellement utilisés comme des taxis et c'est la marine qui assurerait le service, les commandes d'infrastructure de base et le soutien de commandement et de contrôle; et ils pourraient recourir à la force sous l'autorité du ministère concerné.

La marine a aussi l'infrastructure qu'il faut pour soutenir ces types de navire dans les arsenaux maritimes des deux côtes.

Le sénateur Meighen: À nouveau, soyez le bienvenu. Je suis navré d'avoir manqué votre première comparution. Comme j'en avais entendu dire beaucoup de bien, je suis venu ce soir parce que je ne voulais pas manquer cette deuxième chance.

Je veux continuer dans la même veine que le sénateur Forrestall. Naturellement, en cette période de compression des budgets militaires, 55 millions de dollars ce n'est pas rien. Les de patrouilleurs, que je sache, semblent ne pas être bons à grand-chose, sinon à former des réservistes et à remplir une fonction de dragage des mines. Est-ce juste ou un peu exagéré?

Je ne pense pas que cela rende justice à la capacité de ces navires. En fait, actuellement, ils sortent en mer plus de 200 jours par année et font beaucoup de travail de patrouille, surtout en l'absence d'une grande partie de la flotte de frégates et de destroyers, qui est actuellement déployée à l'étranger. Ils peuvent remplir beaucoup de fonctions pour assurer une présence, selon leur destination. Ils font un travail de soutien, je crois, pour ce qui est de la protection des pêches sur les deux côtes. Ils assument une grande partie de ce rôle, quoiqu'ils n'y soient pas particulièrement bien préparés, mais ils sont certainement capables de le faire.

En fait, ces navires ont traversé l'Atlantique. Ils ont servi en Europe. Ils sont tout à fait aptes à prendre la mer et sont très mobiles. Par gros temps, ils n'avancent pas très vite et la balade n'est pas particulièrement agréable. On ne souhaiterait pas nécessairement déployer des équipages d'arraisonnement à partir de ces navires, mais on fait avec ce qu'on a.

Ces navires fournissent un service inestimable en ce moment. Ils permettent de former non seulement des réservistes mais aussi des officiers des forces régulières. Ils participent à des exercices de dragage des mines et font de l'océanographie. Ils sont très utiles et je pense que la marine et les contribuables canadiens en obtiennent un bon service.

Toutefois, ils ne sont pas vraiment adaptés aux types de rôles dont nous avons parlé ici.

Le sénateur Meighen: Je m'attendais à ce que vous répondiez de cette façon.

Ils remplissent effectivement une fonction de présence. Ils sont là.

M. Dewar: Oui.

Le sénateur Meighen: Vous dites qu'ils ne sont pas une bonne plate-forme à partir de laquelle lancer un équipage d'arraisonnement. Pourquoi pas?

M. Dewar: C'est en raison de la stabilité du navire quand les gens montent à bord du navire et le quittent. Je ne sais pas quelles sont vos connaissances en matière de navigation, mais un navire

a boat on the lee side. That provides it with some protection from the winds and from the seas. The larger the vessel, the more of a lee it can offer. As well, there is less motion on a large vessel, which means there is less motion alongside it which will affect the smaller boat. That makes it a safer operation if you are loading people into a smaller boat. It is safer to board from a larger vessel.

Typically, with frigates and destroyers, you can conduct boarding operations up to sea state 3 and certainly beyond that, depending on the exact nature of the conditions. I would think it would be very hazardous to conduct a MCDV in that sort of sea state. Sea state 3 typically has three-metre waves.

Senator Meighen: If the frigates are four times the size of the cutters that you are suggesting, what would be the relative size of the maritime patrol vessel to the cutter that you are suggesting?

Mr. Dewar: A maritime coastal defence vessel displaces about 1,000 tons. These would be roughly twice the displacement and somewhere between a third and a half the displacement of a Halifax class ship.

Senator Meighen: My instinct is to applaud and approve what you are suggesting, although there will always be those who will say it is too expensive and, as Senator Forrestall was intimating, they will ask: How can we cut down? If we have the presence factor covered off somewhat, do we absolutely need the vessel that you are suggesting with an ability to stay on station for 30 days?

The answer to that is yes. If you are going to have a vessel with these characteristics, you need the ability to stay out. Even to do something like a fisheries patrol off the nose or the tail of the bank, it takes you a few days to get there. Once you are there, you want to be there for some period of time. Thirty days is a typical number. It could be adjusted one way or the other.

The other detail, apart from the size and endurance of the vessel, relates to the numbers of vessels involved.

Senator Meighen: You were talking about four?

Mr. Dewar: I would say you need somewhere between four and eight.

Senator Meighen: Would those be split between the two coasts?

Mr. Dewar: Yes. If you wanted to employ them in the rivers, you would want a certain number to be available all the time. In that case, you would need three on each coast in order to ensure coverage. Six might be optimum. Somewhere between four and eight is about right.

Senator Meighen: I accept the need for speed, particularly. I accept the fact that, as you said, the size of the vessel does not have as huge an impact on the cost as does the sophistication of the equipment put on it.

tente généralement de mettre à l'eau une embarcation du côté sous le vent. On est ainsi un peu abrité des vents et des vagues. Plus le navire est imposant, mieux on est abrité. En outre, comme il y a moins de roulis sur un grand navire, il y a moins de vagues sur les côtés qui risqueraient de déstabiliser la petite embarcation. C'est plus sécuritaire si l'on doit faire monter des gens à bord d'une petite embarcation. L'arraisonnement est plus sûr à partir d'un grand navire.

En général, avec les fréquences et les destroyers, il est possible d'effectuer des opérations d'arraisonnement jusqu'au niveau 3 de l'état de la mer et sans doute au-delà; ça dépend de la nature exacte des conditions. Je pense qu'il serait très dangereux qu'un NDC navigue en eau aussi houleuse. Au niveau 3, les vagues atteignent trois mètres.

Le sénateur Meighen: Si les fréquences sont quatre fois plus grandes que les garde-côtes dont vous avez parlé, quelle est la taille relative des patrouilleurs maritimes par rapport à ces mêmes garde-côtes?

M. Dewar: La jauge d'un navire de défense côtière est de 1 000 tonnes. La jauge des garde-côtes est plus ou moins deux fois plus importante et représente de 25 à 50 p. 100 celle des bâtiments de classe Halifax.

Le sénateur Meighen: D'instinct, je vous félicite et j'approuve ce que vous suggérez, même si je sais qu'il y aura toujours des personnes qui diront que c'est trop cher et, comme le laissait entendre le sénateur Forrestall, demanderont: Comment pouvons-nous réduire les coûts? Si nous assurons une certaine présence, avons-nous réellement besoin du bâtiment que vous proposez qui a une autonomie de 30 jours?

La réponse à cette dernière question, c'est oui. Si nous disposons d'un bâtiment avec ces caractéristiques, il faut qu'il puisse rester en mer. Si on veut surveiller les activités de pêche à l'une des extrémités Grands Bancs, ça prend quelques jours rien que pour y arriver. Une fois sur place, il est logique qu'on veuille y rester pendant un certain temps. En général, il s'agit de 30 jours, mais ça peut être moins comme ça peut être plus.

L'autre détail, mises à part l'envergure et l'endurance des bâtiments, c'est leur nombre.

Le sénateur Meighen: Vous avez parlé de quatre?

M. Dewar: Je dirais qu'il en faudrait entre quatre et huit.

Le sénateur Meighen: Seraient-ils partagés entre les deux côtes?

M. Dewar: Oui. Si on voulait qu'ils empruntent les fleuves, il faudrait qu'il y en ait un certain nombre qui soient disponibles en tout temps. Pour assurer la pleine couverture, il en faudrait dans ce cas trois sur chaque côte. Idéalement, il en faudrait six, mais entre quatre et huit, c'est adéquat.

Le sénateur Meighen: Je comprends le besoin de puissance, tout particulièrement. Je comprends également que, comme vous l'avez expliqué, la grosseur du bâtiment n'a pas un impact aussi important sur les coûts que le raffinement de l'équipement à bord.

On the subject of helicopters, I would agree that a helicopter does increase the range. However, if these vessels are there to investigate and *in extremis* to stop and board, could they not then call upon the navy — and specifically the navy's helicopters — once the target is identified, and have the navy pick up from that point on?

Mr. Dewar: They could do that if there were an able vessel in the vicinity. Typically, within 100 miles, that could be done, but the vessel would also need the capacity to at least refuel. To my mind, for a ship of this size, it is a false economy not to be able to operate it with a helicopter. I do not think a ship having its own permanent helicopter in the hangar is absolutely necessary, although it would be desirable. The ability to land and take off is key. One of the preferred methods for transporting boarding parties is by helicopter. If it is rough, it is much more pleasant and a drier ride to go in a helicopter than in a small boat.

To my mind, having a ship of this size without the ability to operate a helicopter would be a false economy.

Senator Meighen: You are not necessarily suggesting that each of the four or six ships would have its own dedicated helicopter, are you?

Mr. Dewar: I am talking about the ability to operate with a large helicopter. Would the ship necessarily have a helicopter all the time? No, I do not necessarily think so. Being a naval officer, I think that the more helicopters the better, under any circumstances.

Senator Meighen: I understand. The difficulty we are having now getting them onto our frigates does not give rise to a great deal of confidence, but that is another matter, as you said.

Finally, in referring to your list, "U.K. Castle Class" offshore patrol vessel does not mean much to me. I am an unsophisticated individual in terms of various ships' names. Forget for a moment our experience with submarines. If the owners of any of the vessels on this list came forward now and said that they have for sale four wonderful OPVs or Corvettes, that are relatively new, would you go and "kick the tires," to mix a metaphor?

Mr. Dewar: They would have to meet the requirements. I do not think most of these would fit our needs without modification. I said that initially. For example, we could be talking about something on the order of 2,000 tons. The largest of these vessels is the Brunei vessel. I had the privilege of going to Brunei when I was in the navy. I noticed that environmental conditions are considerably different in Brunei than in the waters in which we operate. Would the vessel that is optimized for Brunei be perfectly suitable for operating around the ice margins that we were talking about? I do not think so.

Quant aux hélicoptères, je pense aussi qu'ils augmentent le champ de vision. Par contre, si ces bâtiments ont pour objectif d'enquêter puis, *in extremis*, d'effectuer un arraisonnement, ne serait-il pas possible de demander à la marine — et, plus précisément aux hélicoptères de la marine — d'intervenir une fois que la cible a été identifiée?

M. Dewar: Il serait possible de le faire s'il y avait, dans les environs, un bâtiment adéquatement équipé. En général, dans un périmètre de 100 milles, c'est faisable, mais il faudrait que le bâtiment puisse être ravitaillé en carburant. À mon avis, si un bâtiment aussi important ne peut accueillir un hélicoptère, nous faisons de fausses économies. Il serait préférable que le bâtiment ait un hangar pour abriter un hélicoptère en permanence, mais ce n'est pas absolument nécessaire. Les capacités d'atterrissage et de décollage sont des facteurs clés. On a souvent recours aux hélicoptères pour transporter les équipes d'arraisonnement. Si la mer est houleuse, il est beaucoup plus agréable de prendre un hélicoptère qu'un petit bateau. Ça permet également de rester bien au sec.

À mon avis, on ne ferait pas de véritables économies en ayant un bâtiment de cette envergure qui ne pourrait accueillir un hélicoptère.

Le sénateur Meighen: Vous ne suggérez pas que chacun des quatre ou six bâtiments devrait avoir son propre hélicoptère?

M. Dewar: Je dis qu'il faudrait que les bâtiments soient en mesure d'accueillir un gros hélicoptère. Devrait-il y avoir un hélicoptère sur chacun des bâtiments en tout temps? Non, je ne le pense pas. En tant qu'officier de marine, je pense que pour ce qui est des hélicoptères, plus il y en a, mieux ça vaut, dans toutes les circonstances.

Le sénateur Meighen: Je vois. L'intégration des hélicoptères et des frégates nous pose des problèmes actuellement, et cela n'inspire pas confiance mais ça c'est une autre paire de manches, comme vous l'avez indiqué.

Pour revenir à votre liste, les patrouilleurs océaniques de classe U.K. Castle ne me disent pas grand-chose. Je ne connais pas très bien les différents noms des navires. Mettons de côté pour le moment les sous-marins. Si les propriétaires des bâtiments qui figurent sur la liste vous disaient qu'ils ont quatre patrouilleurs océaniques ou des Corvettes relativement neuves, seriez-vous intéressé?

M. Dewar: Il faudrait qu'ils soient conformes à nos exigences. Dans la plupart des cas, je ne pense pas que ça serait le cas, à moins d'apporter des modifications. C'est ce que j'ai dit au départ. Par exemple, disons qu'on s'intéresse aux bâtiments dont la jauge est de 2 000 tonnes. Le bâtiment de Brunei est le plus grand de cette catégorie. J'ai eu la chance d'y aller quand j'étais dans la marine, et j'ai remarqué que les conditions environnementales au Brunei étaient différentes de celles de nos cadres d'opération. Un bâtiment optimisé pour les conditions propres au Brunei serait-il tout à fait adapté aux eaux très froides dans lesquelles nous naviguons? Certainement pas.

These offshore patrol vessels and cutters are not particularly expensive vessels relative to major war ships. They tend to be optimized for the area in which they will be used. The U.K. vessels that are used for fisheries protection and that sort of activity have tremendous sea-keeping capability, but they are not particularly fast vessels. The vessels are optimized for what you want to do. That is why it is important from the outset to define your requirements and the results you want to achieve with the vessel. Sometimes you can get something pretty close and make it fit, but, if you have to start from scratch, then you have a problem. The key is defining what you want it to do.

Senator Meighen: Finally, did I understand you to say that you have no particular quarrel with the role of the Coast Guard as it is now defined?

Mr. Dewar: I do not think that the Coast Guard has an enforcement function at this time, nor, I would suggest, based on some of the testimony I have heard, do they particularly want one. They do not operate vessels similar to this. The only high-speed vessels they have are relatively small launches for search and rescue activities and some fairly small patrol vessels of less than 30 meters. There is not a lot of weapons-related activity. There is command-and-control information exchanged when in pursuit of another vessel or when compiling a large and complicated maritime picture, such as one wants to do typically when there is an active fleet out on the Banks or off the Queen Charlotte Islands. It takes a large skilled workforce to be able to do that. Duplicating those skills again in a department would not be the most optimum use of the resources.

Senator Atkins: Where would you build them?

Senator Cordy: In Halifax.

Mr. Dewar: That is interesting. The government has looked at shipbuilding policy in Canada. Certainly we have built more sophisticated vessels in Canada. Vessels of this size could be built easily in Halifax, as Senator Cordy said, or at West Coast yards, or even in the lakes or in Saint John. These are not large vessels compared to some of the larger surface combatants that the navy has, nor are they particularly sophisticated vessels.

Senator Atkins: Would you want to go to Asia to build this kind of resource?

Mr. Dewar: I would not, no.

The Chairman: That is, unless you wanted to save 30 per cent.

Senator Atkins: That raises another point. As I understand it, when they built the frigates, there was a notion that this was just building the economy on a regional basis, like in Saint John for New Brunswick and Atlantic Canada. I was also told that a good

Par rapport aux grands bâtiments de guerre, ces patrouilleurs océaniques et garde-côtes ne sont pas particulièrement chers. En fait, ils sont optimisés en fonction de la région dans laquelle ils vont être utilisés. Les bâtiments britanniques qui sont utilisés pour assurer la protection des zones de pêche et autres activités connexes sont très robustes, mais ne sont pas particulièrement rapides. Les bâtiments sont optimisés en fonction de ce à quoi ils vont servir. Voilà pourquoi il est très important dès le début de définir les exigences et l'utilisation qui va être faite du navire. Dans certains cas, il est possible d'apporter des modifications à un modèle existant, mais sans point de départ, c'est problématique. La chose la plus importante, c'est de déterminer ce à quoi va servir le bâtiment.

Le sénateur Meighen: Pour terminer, avez-vous bien dit que le rôle actuel de la Garde côtière ne vous pose pas problème?

M. Dewar: Je ne pense pas qu'actuellement la Garde côtière ait une fonction d'application de la loi et je dirais même, en me fondant sur certains témoignages, qu'elle trouve que c'est très bien ainsi. Elle n'a pas vraiment de bâtiments qui ressemblent à ceux dont on a discuté. Les seuls bâtiments rapides dont elle dispose sont de petits bateaux utilisés pour des activités de sauvetage et des petits patrouilleurs de moins de 30 mètres. Les armes ne sont pas un facteur très important. Il y a des informations relatives au commandement et au contrôle qui sont échangées lorsqu'un autre bâtiment est poursuivi ou lorsqu'on essaie de tracer le tableau d'une situation maritime complexe, ce qui se fait généralement lorsqu'une flotte active est déployée sur les Grands Bancs ou au large des îles de la Reine-Charlotte. Ce type d'opération demande une importante main-d'œuvre qualifiée. Ce ne serait pas utiliser les ressources de façon efficace que d'essayer de faire double emploi avec ces compétences au sein d'un ministère.

Le sénateur Atkins: Où seraient-ils construits?

Le sénateur Cordy: À Halifax.

M. Dewar: C'est intéressant. Le gouvernement s'est penché sur la politique canadienne en matière de chantiers navals. Il est vrai que nous avons construit au Canada des bâtiments à la fine pointe de la technologie. Des bâtiments de cette taille pourraient être facilement construits à Halifax, comme l'a dit le sénateur Cordy ou au chantier naval West Coast ou encore dans la région des lacs ou à Saint-John. Ces navires ne sont pas très grands si on les compare à certains énormes bâtiments de combat de surface de la marine. Ils ne sont pas non plus particulièrement sophistiqués.

Le sénateur Atkins: Est-ce que vous envisagez de faire construire ces bâtiments en Asie?

M. Dewar: Non.

Le président: À moins de vouloir faire des économies de 30 p. 100.

Le sénateur Atkins: Vous soulevez un point important. Si j'ai bien compris, lors de la construction des frégates, on avait tendance à penser qu'on aidait l'économie au niveau régional, par exemple Saint-John au Nouveau-Brunswick ou le Canada

part of the equipment that went into those ships came from other parts of Canada.

Mr. Dewar: This is a broader topic than I thought I would discuss here, but I am happy to discuss it in general terms.

When money is spent on defence programs in general, if you buy the items offshore, the money stays offshore and you get a product back. If the item is built in Canada, the money is spent in Canada. Yes, it may cost a bit more, but it circulates in the Canadian economy, and there are industrial offsets that mitigate those sorts of conditions.

The other consideration at the time of the frigate program was establishing some high-tech defence capability in Canada. Lockheed Martin Canada, which has offices in Kanata and Montreal, did the command and control system in that ship and it still supports the command and control systems in the ship. It created a viable business opportunity that went on long after the frigate program was over.

There are a number of good reasons for building the ships in Canada. It is something that is clearly beyond the scope of what I wanted to talk about here. That is a discussion you can have separately from the discussion on the nature of the vessels themselves. They could be built in Canada.

Senator Atkins: How are they powered? It is by diesel?

Mr. Dewar: My recommendation would be diesel, yes.

Senator Atkins: I gleaned from your comments that you are thinking of a minimum of six, which makes sense to me. Would it not require a different type of vessel to operate in rivers and the Great Lakes? What kind of equipment is necessary for that kind of patrolling? We are concerned about security. Do you need the kind of ship or the cutter you are referring to for the kind of duty that would not involve operating in an ocean?

Mr. Dewar: When we were discussing ships in the river, we were talking about the Gulf of St. Lawrence, which is a large chunk of pretty choppy water sometimes. In the rivers and lakes, even the Great Lakes, a vessel like this would probably exceed the requirement. In fact, something like an MCDV would probably be adequate for that.

The other thing to remember is that there is probably less of a direct threat of something impinging on sovereignty in the Great Lakes than there might be on the Atlantic or Pacific.

Senator Atkins: There would be other issues to consider, such as smuggling and drugs.

Mr. Dewar: Again, you are right, and other smaller craft could take care of a problem like that.

atlantique. Par contre, on m'a également dit qu'une bonne partie de l'équipement qui était utilisé dans la construction de ces navires venait d'autres régions du Canada

M. Dewar: Ce n'est pas une question que je pensais aborder, mais je serais heureux d'en parler de façon générale.

De façon générale, lorsque des dépenses pour des programmes de défense sont faites à l'étranger, l'argent reste en dehors du pays et en échange on reçoit un produit. Si, par contre, le produit est construit au Canada, alors l'argent est dépensé dans notre pays. Il est vrai que ça risque de coûter un peu plus cher, mais les sommes circulent dans l'économie canadienne et il y a des avantages industriels qui compensent ce type de conditions.

L'autre facteur important à l'époque du programme des frégates, c'était la mise en place d'une capacité de défense à la fine pointe de la technologie au Canada. Lockheed Martin Canada, qui a des bureaux à Kanata et à Montréal, a conçu le système de commandement et de contrôle de ce bâtiment et est maintenant responsable de sa maintenance. Ainsi ont été créés des débouchés qui ont perduré bien après la fin du programme des frégates.

Ce serait une bonne idée de construire ces bâtiments au Canada pour bon nombre de raisons. Mais cela va bien au-delà de ce que je voulais soulever aujourd'hui. C'est un débat à poursuivre en dehors des discussions sur la nature des bâtiments à proprement parler. Mais il est vrai qu'ils pourraient être construits au Canada.

Le sénateur Atkins: Ils seraient équipés de moteur diesel? au gazole?

M. Dewar: C'est ce que je recommanderais, effectivement.

Le sénateur Atkins: J'ai cru comprendre d'après vos observations que vous pensez qu'il devrait y en avoir au moins six, ce qui me semble logique. Ne faudrait-il pas un autre type de bâtiment pour naviguer dans les fleuves et les Grands Lacs? Quel type d'équipement est nécessaire pour ce genre de patrouille? L'aspect sécurité nous préoccupe. Aurait-on besoin du bâtiment ou du garde-côte dont vous avez parlé, même si on ne naviguait pas dans l'océan?

M. Dewar: Lorsqu'on parlait des navires qui emprunteraient des fleuves, nous faisons référence au golfe du Saint-Laurent, à savoir une grande étendue d'eau qui peut des fois être très houleuse. Pour ce qui est des fleuves et des lacs, même les Grands Lacs, un tel bâtiment dépasserait sans doute les exigences. En fait, un bâtiment comme le navire de défense côtière suffirait.

Il faut aussi garder à l'esprit que la menace directe potentielle posée à notre souveraineté est beaucoup moins importante dans les Grands Lacs qu'elle ne l'est dans l'Atlantique ou le Pacifique.

Le sénateur Atkins: Il faudrait aussi se pencher sur les questions de contrebande et de stupéfiants.

M. Dewar: Vous avez encore raison. De petites embarcations pourraient régler ce genre de problème.

Senator Atkins: In terms of training, from what I hear you saying, you are really talking about a navy seaman and naval trained personnel who, at some level, would take advance training that would apply to this kind of duty.

Mr. Dewar: I do not think any specialized training would be required for this. It would be somewhat different in that the ship would be laid out differently. Certainly all of the skill sets necessary to operate a ship like this, including the boarding functions, would exist within the navy's present workforce. No specialized training would be required.

Senator Atkins: However, it is the navy.

Mr. Dewar: I suggested it because they already operate vessels very similar to this. That would be the logical way to proceed. When we discussed whether it could be done by the Coast Guard, if it were deemed appropriate to do it by the Coast Guard, I would say that, yes, it could be done, but you would have to impose a considerable training load and address many issues. The simplest solution is usually the best one. The simplest solution, in my view, would be for the navy to operate these vessels.

Senator Atkins: I do not know what an equivalent helicopter to the Sea King would cost. Senator Forrestall, is it \$55 million?

Senator Forrestall: It is a little more than that, I think.

Senator Atkins: When you talk about \$55 million for the kind of cutter to which you refer, I do not think that is excessive. It makes sense to me.

Mr. Dewar: For government programs — and I am sure everyone has been through this — there is not necessarily a direct correlation between the number of units you get and the size of the program. For example, on the frigate program, you could not just take the amount of money that was spent and divide it by the number of ships and get the cost per ship, because it included quite a bit of infrastructure. It included spare parts. It included personnel training costs. The entire program included not just the delivery of the ship, that is, the construction of the ship itself.

Senator Atkins: You talk about the necessity for a helicopter, which seems to make sense, but you say we would not need the same number of helicopters as ships.

Mr. Dewar: That was part of the discussion with Senator Meighen about helicopters. In my opinion, it would always be best if the ship had a helicopter with it. Is it absolutely essential? Perhaps not. Do you need one helicopter for each ship? No, because you only need the helicopter when the ship goes to sea, and they are not at sea all the time. You can rotate them. Would it make sense to have them compatible with and similar to the helicopters the navy already operates? Yes, because then you could do some of the trade-offs you were talking about. There are a number of ways to address the problem. The point I would emphasize is that it would be a false economy not to have a helicopter-operating capability in the ship.

Le sénateur Atkins: Pour ce qui est de la formation, vous pensez que ce serait des marins de la marine et du personnel formé dans le domaine qui, à un certain niveau, suivraient une formation poussée qui leur permettrait d'assumer ce genre de tâche.

M. Dewar: Je ne pense pas que la formation spécialisée soit nécessaire dans ce cas. Il y aurait quelques divergences parce que la structure du navire serait légèrement différente. Je suis convaincu que toutes les compétences qui sont nécessaires pour exploiter un navire comme celui-ci, y compris les fonctions de contrôle à bord, existent déjà au sein de la marine. Par conséquent, aucune formation spécialisée ne serait requise.

Le sénateur Atkins: Mais il s'agirait de la marine.

M. Dewar: C'est ce que j'ai suggéré parce qu'elle exploite déjà des bâtiments qui ressemblent beaucoup à ceux dont nous parlons. Il serait donc logique de procéder ainsi. Lors de nos discussions, on s'est demandé s'il serait possible et approprié que la Garde côtière s'en charge. Je pense que c'est envisageable mais cela demanderait énormément de formation et la résolution de nombreux problèmes. En général, la solution la plus simple est la meilleure. Et la solution la plus simple, à mon avis, c'est que ce soit la marine qui exploite ces bâtiments.

Le sénateur Atkins: Je ne sais pas combien coûterait un hélicoptère comparable au Sea King. Sénateur Forrestall, serait-ce 55 millions de dollars?

Le sénateur Forrestall: Un peu plus que cela, je pense.

Le sénateur Atkins: Je ne crois pas que les 55 millions nécessaires pour acheter un garde-côte soient excessifs. Cela me semble logique.

M. Dewar: En matière de programmes gouvernementaux — vous le savez sans doute déjà —, il n'y a pas nécessairement un rapport direct entre le nombre d'unités obtenues et la taille du programme. Par exemple, dans le cadre du programme d'achat de frégates, il ne serait pas possible de diviser le montant dépensé par le nombre de bâtiments pour obtenir le coût individuel d'un de ceux-ci puisqu'il a fallu investir dans l'infrastructure. Des pièces de rechange en faisaient également partie. Tout comme le coût de formation du personnel. Le programme n'incluait pas seulement la livraison du bâtiment, c'est-à-dire sa construction.

Le sénateur Atkins: Vous dites qu'il faudrait munir les navires d'hélicoptères, ce qui semble logique, mais vous dites qu'il ne serait pas nécessaire d'avoir le même nombre d'hélicoptères que de navires.

M. Dewar: Nous en avons discuté avec le sénateur Meighen lorsqu'il a été question d'hélicoptères. À mon avis, il serait toujours préférable que le navire soit toujours muni d'un hélicoptère. Cela est-il essentiel? Peut-être que non. Chaque navire doit-il être équipé d'un hélicoptère? Non, l'hélicoptère n'est nécessaire que lorsque le navire prend la mer et les navires ne sont pas toujours en mer. On peut faire une rotation. Devraient-ils être compatibles avec les hélicoptères qu'exploite déjà la marine? Oui, puisque l'on ferait les économies dont vous parlez. Il y a différents moyens de régler la question. Je veux toutefois insister sur le fait qu'un navire incapable de transporter un hélicoptère ne serait pas une économie.

Senator Atkins: Thank you for your comments.

Senator Day: Captain, as you can tell, each of us in our questioning is trying to test some of these various recommendations and the assumptions that you were making, and your list of requirements. It seems that we should take a step back and ask: "What will the role be?" If we define the role clearly enough, then maybe some of these issues will fall by the wayside.

Are you thinking that we have all the surveillance that we need? Have you included the answer to that question in your analysis? We have the radar, the high-frequency, surface-following radar, and we have satellite surveillance, if we need it, when we want it. We have periodic flights over the area, and we have commercial shipping that is sending out signals on a regular basis. We are able to identify commercial shipping. We know what ships are out there. If you have that, then what we are looking for and what we are likely to interdict is undeclared ships, undeclared vessels, maybe some smaller vessels that are coming in that look suspicious and that might be carrying contraband. There may be an immigration problem with a barge with a bunch of people on it, or that kind of thing.

Have you done any analysis as to what type of vessel we are required to interdict now in the various situations on our West Coast and given the East Coast fisheries issues? Where is the most activity? We are trying to define what we need. Where are the gaps?

Mr. Dewar: You have asked a number of questions there, senator. I will address the first part about surveillance first. Is there an adequate amount of surveillance? I think not, but it is probably progressing along the right lines. There are certain other aspects to consider, and I am sure your report will cover those as will other projects.

The surveillance cues you as to where you want to put a vessel like this for interdiction. I do not think it necessarily changes the characteristics of the ship that you want to go out there and do the job. However, it may determine how many you need. If you are confident enough in your surveillance and you are confident enough that you will never have more than one incident at one time, then you could probably have one ship on each coast.

What governs the nature of the ship is the conditions in the place in which you want it to operate. My experience is off the Queen Charlottes on the West Coast, anywhere in the Gulf of Alaska, off the Grand Banks — basically anywhere in Canadian waters. You ask: How do you define the requirement? One way is by going there. I invite anyone to go for a cruise in mid-winter on the Banks or off the Queen Charlottes. It gives you a pretty good idea of the conditions that will be encountered out there.

Senator Forrestall: We believe you.

Mr. Dewar: That is what I think determines the size of the vessel. Some of the other issues, such as the cost that comes into it, have to do with the sophistication and the density of the systems that you put on board. Does the ship need a radar? Yes, it

Le sénateur Atkins: Je vous remercie pour vos observations.

Le sénateur Day: Capitaine, comme vous le voyez, chacun d'entre nous essaie de mettre à l'épreuve les diverses recommandations, les hypothèses que vous formulez et votre liste d'exigences. À ce stade, nous devrions nous interroger sur ce que devrait être le rôle de ces bâtiments. Si leur rôle est clairement défini, peut-être que certaines de ces questions se résoudront d'elles-mêmes.

Croyez-vous que les activités de surveillance sont convenables à l'heure actuelle? Avez-vous inclus la réponse à cette question dans votre analyse? Nous disposons du radar, le radar haute fréquence de surface et nous assurons une surveillance par satellite lorsqu'elle est nécessaire. Nous survolons régulièrement les côtes et les signaux que nous envoient les navires commerciaux sont tout aussi fréquents. Nous pouvons identifier les navires commerciaux. Nous savons quels navires sont dans nos eaux. Ainsi, ce que nous cherchons à repérer, ce sont des navires non identifiés, des embarcations non identifiées, par exemple peut-être des navires de plus petite taille qui ont l'air louche et qui pourraient transporter des marchandises de contrebande. Ce pourrait être un problème d'immigrants clandestins transportés sur une barge ou que sais-je.

Avez-vous fait une étude des navires que nous devons intercepter sur la côte Ouest pour les raisons qu'on connaît et sur la côte Est pour les questions de pêche? Où se trouvent les activités les plus intenses? Nous essayons de définir ce qu'il nous faut. Quelles sont les lacunes?

M. Dewar: Vous m'avez posé un certain nombre de questions, sénateur. Je vais d'abord répondre à celle concernant la surveillance. Les activités de surveillance sont-elles suffisantes? Je ne crois pas, mais des progrès sont accomplis. D'autres facteurs doivent être pris en compte et je suis certain que votre rapport, comme d'autres publications, en traitera.

Les activités de surveillance nous permettent de déterminer où un navire doit être envoyé en mission d'interception. Cette réalité, à mon avis, n'influe pas nécessairement sur les caractéristiques du navire qui accomplira la tâche. Toutefois, cela pourrait influencer sur le nombre de navires nécessaire. Si les activités de surveillance indiquent qu'il n'y aura jamais plus d'un incident à la fois, un navire sur chaque côte serait sans doute suffisant.

La nature du navire est déterminée par les conditions de l'endroit où on l'envoie. Je connais bien les îles de la Reine-Charlotte sur la côte Ouest, les eaux du golfe de l'Alaska et des Grands Bancs, essentiellement toutes les eaux canadiennes. Vous voulez savoir ce qu'est une exigence? Une façon de le savoir, c'est de s'y rendre. Je vous inviterais à partir en croisière au milieu de l'hiver dans les Grands Bancs ou tout près des îles de la Reine-Charlotte. Cela vous donnera une bonne idée des conditions qu'on y retrouve.

Le sénateur Forrestall: Nous vous croyons.

M. Dewar: C'est cela qui détermine la taille du navire. Certaines autres questions, entre autres les coûts, sont rattachées à l'équipement qui se trouve à bord. Le navire doit-il être équipé d'un radar? Oui. Faut-il que ce radar soit

does. Does it need a three-dimensional radar? That may be a question for debate. Does the ship need a gun? It probably does, if it is going to do some law enforcement. Should that be a 57-millimetre gun or a 76-millimetre gun? That depends on what you want it to do.

As I said from the beginning, getting the requirements right, what you want the ship to do, is the key to economy. As well, you end up with a vessel that will give you the capability that you need.

Senator Day: What I want to get back to is the capability that we need. When you talked about presence, you said that any ship can do that. We are not talking about ships that are out on patrol and creating a presence from a sovereignty point of view. We have other ships out there doing that, flying the Canadian flag. What is the capability we need? Have you done any analysis to determine what, typically, interdictions involve? Do they involve immigration matters? Nowadays, in any particular month of the year, would there be more immigration related matters or more fisheries related matters? What type of activities do we need to do? Once we know what those are, do we not go on to ask: "What kind of ship could do that job for us?"

Mr. Dewar: There is a substantial historical record on what, typically, the activity has been, whether it was drug interdiction and support to the RCMP, or whether it was support to the Department of Fisheries and Oceans. There are standing memoranda of understanding between DFO and the navy as to how many sea days they provide.

What has historically happened in those cases, though, is that, in order to be able to do the kind of patrol work, interdiction, and boarding work offshore and off both coasts, in winter and under rough conditions, you do it with the best ship you have available. Formerly, we did it with the steam-driven destroyers. Now we do it with the Halifax-class ship, when they are available.

It is like cracking a walnut with a sledgehammer when you send a frigate out to do these kind of operations. Is it capable of doing it? You are probably using 5 per cent of the ship's capability to carry those functions.

What we want is a vessel that will do that a little more cost efficiently, with a vessel that the navy would not guard quite as jealously and, therefore, we would have broader interdepartmental cooperation in terms of positioning and use in the ship. We are looking at something that is not going to be deployed elsewhere, as is the current situation, so that the fleet is taxed in meeting its distant obligations. We are filling in the gap with the MCDVs, which are not quite adequate. In an emergency, could you muster up another ship to do it? Yes, you could. Would it be available immediately? That is really the question.

Yes, there is a good historical record on the type of operations that are performed, where they are performed and under what conditions. I have not, perhaps, given enough detail on that. However, the cumulative result of my experience — and I guess I have some intuitive idea — is that it would not take long to

tridimensionnel? C'est moins clair. Le navire doit-il être armé d'un canon? Sans doute, s'il doit assurer l'application de la loi. Doit-il être d'un calibre de 57 millimètres ou 76 millimètres? Cela dépend de l'utilisation que l'on veut en faire.

Comme je l'ai déjà dit, une définition claire des fonctions qu'accompliront les navires est la clé de l'économie. En plus, on obtient un navire dont les capacités répondent aux besoins.

Le sénateur Day: J'aimerais en revenir à nos besoins. Vous nous avez dit que tout navire pouvait assurer une présence en mer. Il n'est pas question de navires qui patrouillent les côtes ou qui assurent une présence pour des raisons de souveraineté. D'autres navires accomplissent déjà ce travail. Que nous faut-il donc? Avez-vous tenté de déterminer ce que sont généralement les missions d'interception? Mettent-elles généralement en cause des immigrants? De nos jours, à n'importe quelle période de l'année, y a-t-il davantage d'interventions liées à l'immigration clandestine ou à la pêche illégale? Quelle tâche doit-on accomplir le plus souvent? Une fois qu'on répondra à cette question, ne doit-on pas s'interroger sur le genre de navire le plus approprié pour le travail en question?

M. Dewar: Un dossier documentaire imposant à ce sujet montre que nos activités ont principalement été de l'ordre de la lutte contre le trafic de stupéfiants lors d'opérations conjointes avec la GRC ou d'appui aux activités du ministère des Pêches et des Océans. Des protocoles d'entente permanents entre le ministère des Pêches et des Océans et la marine définissent le nombre de jours qui doivent être consacrés à ces activités.

En pareil cas, par le passé, afin d'assurer les activités de patrouille, d'interception, d'arraisonnement au large et près des côtes, en hiver dans des conditions difficiles, on se sert du navire disponible le plus convenable. Autrefois, on ne se servait que de destroyers à vapeur. Aujourd'hui, nous nous servons de frégates de la classe Halifax lorsqu'elles sont disponibles.

C'est comme casser une noisette avec une masse lorsqu'on envoie une frégate pour ce genre d'opérations. Peut-elle le faire? Elle se sert probablement de 5 p. 100 de sa capacité pour assurer ces fonctions.

Ce qu'il faudrait, c'est un navire qui accomplirait ce genre de mission à moindre coût, un navire qui n'appartiendrait pas exclusivement à la marine et, par conséquent, qui pourrait servir à des fins de coopération interministérielle selon les besoins. On cherche un navire qui ne sera pas déployé ailleurs, comme c'est le cas aujourd'hui, de sorte que la flotte soit en mesure de mener ses missions à l'étranger à bien. À l'heure actuelle, nous comblons les lacunes à l'aide de navires de défense côtière qui ne sont pas très adéquats. En cas d'urgence, pourrait-on trouver un navire de remplacement? Oui. Serait-il disponible sur-le-champ? C'est cela, la question qu'il nous faut se poser.

Il existe en effet un excellent dossier documentaire des opérations exécutées et des conditions dans lesquelles elles se déroulent. Je ne vous ai pas donné suffisamment de détails à ce sujet. Toutefois, à la lumière de mon expérience, en plus de mon intuition, ces renseignements pourraient être compilés

document those. The navy and, for that matter, the RCMP, and Fisheries and Oceans can all contribute to answering the questions you are asking.

Senator Day: How often would our people be required to board another ship, as opposed to pulling up alongside and escorting that ship into port, or telling them not to come into one of our ports? As I understand it, that does not happen very frequently here. I recognize, of course, that it happening quite often in the Gulf because we want to examine the cargo. However, that is not the kind of activity that we typically would be involved in here; is that correct?

Mr. Dewar: It does not happen on a regular basis. As to some of the drug enforcement operations, it has been desirable to keep those guys under surveillance and allow them to come closer inshore. That is both because you want to be certain they are in our territorial waters because of jurisdictional issues, and sometimes because that facilitates the use of the resources we have, that is, putting mounted police on board the vessel.

Do we have to do it often? No. Do we need the capability to do it when we do need it? Yes, you do.

Senator Day: Given the assumptions I asked you to make about surveillance, if you had your choice between 12 more Maritime coastal defence vessels manufactured in Saint John or Halifax — or maybe both — and going somewhere and buying four or six of these ships that you have described, which could serve the Canadian needs better?

Mr. Dewar: Again, you are asking me two questions, senator.

Senator Day: At least.

Mr. Dewar: One is: Do I think that there is a gap between the Maritime coastal defence vessel and the frigate in terms of providing a ship that would do this kind of operation? I think the answer to that is, yes. Another question is: Do I think the optimal number would be about six? I think the answer to that is, yes. A further question is: Do I think we should buy them offshore or build them in Canada? That is an entirely different question. There is no reason we could not build these types of ships here in Canada.

Senator Day: Given the type of interdiction that we are typically facing in Canada, could a number of Maritime coastal vessels do the job? I have heard what you have said about heavy seas and wanting a platform for helicopters and that kind of thing, but, given the job that has likely to be done, would it not be better for us to have more of what we already have, as opposed to looking for another class of ship to fill the gap for a function that may or may not have to be performed?

Mr. Dewar: I do not think you need more Maritime coastal defence vessels. For what they do, the number you have is probably about right. These vessels can do something that they cannot do. The Maritime coastal vessels do not do as much as a frigate does. I am sure certain people in the navy would say that we need more of them. However, the reason for my suggestion is that these vessels will provide something that does not exist at the

rapidement. La marine et, d'ailleurs, la GRC ainsi que le ministère des Pêches et des Océans pourraient tous apporter des éléments de réponse à vos questions.

Le sénateur Day: Serait-on appelé souvent à arraisonner un navire plutôt qu'à l'escorter jusqu'au port ou lui interdire d'y pénétrer? À ce qu'on me dit, cela ne se produit pas très souvent ici. Je reconnais toutefois que cela se produit régulièrement dans le golfe puisque nous voulons examiner les marchandises transportées. Toutefois, ce n'est pas le genre d'activité à laquelle vous participeriez, n'est-ce pas?

Mr. Dewar: Cela ne se produit pas régulièrement. En ce qui a trait à la lutte contre le trafic de stupéfiants, il a été jugé préférable de surveiller les navires suspects et de les laisser s'approcher de nos côtes. On veut s'assurer qu'ils soient bien dans nos eaux territoriales afin d'éviter des conflits de compétences et parfois même d'utiliser toutes nos ressources en faisant appel à des agents de la GRC par exemple.

Cela se produit-il souvent? Non. Doit-on pouvoir le faire lorsque le problème se présente? Oui.

Le sénateur Day: Compte tenu des hypothèses que je vous ai demandé de formuler sur la surveillance, si vous aviez le choix entre 12 navires de défense côtière supplémentaires construits à Saint John ou Halifax — ou les deux à la fois — et l'achat de quatre à six de ces navires que vous nous avez décrits, que choisiriez-vous pour répondre à nos besoins?

Mr. Dewar: Vous me posez à nouveau deux questions à la fois, sénateur.

Le sénateur Day: Au moins.

Mr. Dewar: D'abord, vous me demandez si je crois qu'il y a une grande différence entre l'utilisation d'un navire de défense côtière et d'une frégate dans ce genre d'opération? Je dirais que oui. Ensuite, vous me demandez si le nombre optimal de navires pourrait s'établir à six? À nouveau, oui. De plus, vous me demandez si on devrait les acheter à l'étranger ou les construire au Canada? C'est une question tout à fait indépendante. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas construire ces navires au Canada.

Le sénateur Day: Des navires de défense côtière pourraient-ils accomplir les missions d'interception habituelles ici au Canada? J'ai compris ce que vous disiez au sujet des grosses mers et des plates-formes pour hélicoptères, et que sais-je encore, mais étant donné la nature du travail à accomplir, ne devrait-on pas gonfler le nombre de navires existants plutôt que de chercher une autre catégorie de bâtiments afin qu'ils remplissent une fonction qui risque de demeurer théorique?

Mr. Dewar: Je ne crois pas que nous ayons besoin de plus de navires de défense côtière. Leur nombre est sans doute suffisant pour la tâche qu'ils accomplissent. Les navires dont je vous parle peuvent assurer d'autres fonctions. Les navires de défense côtière sont bien moins polyvalents que les frégates. Je crois que la marine nous dirait qu'il nous en faut plus. Toutefois, ma proposition repose sur le fait que ces navires nous offriront de

present time. I do not think the solution is more Maritime coastal defence vessels. I think it is a matter of the layers and depth that you want to be able to provide.

Typically, you consider two aspects in any military planning — the most probable case and the most dangerous case. Obviously, you gear your thinking towards the most probable situation, but you cannot afford to fail to consider at the most dangerous situation. The questions we are addressing here is: Is there a gap in our capability? Can technology address it? I think the answer to both questions is, yes. The real debate may be about how many you require. I do not think it is a matter of difference in capability among the different classes of ships that would be required.

Senator Forrestall: Given your career experience with all of the different fleets, of the six vessels how many would you predict would be available for operations at any one time?

Mr. Dewar: If you had six, I believe you could guarantee four would be available at any one time, setting aside any catastrophic and unpredictable incident.

The availability of the Canadian patrol frigate is about 70 or 80 per cent. The problem is, if you have two, you cannot have two available all the time, no matter how good they are, so you need three. As to addressing the most probable or the most dangerous, are you willing to accept that there will be some periods of time when you will only have one? The answer to that may be yes, but that is part of the process that has to be gone through.

Senator Forrestall: Is six an ideal number? What about crews? Maybe it should be seven or eight.

Mr. Dewar: You will probably get different answers on the optimum number. In saying six is because then there would be two available all the time on both coasts. Certainly, with the cuing information we have available to send them to the right spot, we would require three on each coast so that we would be 100 per cent covered. That seems adequate to me.

Senator Cordy: You have certainly done your homework and have provided us with a significant amount of information.

You mentioned in your discussions the concept of a ship within a ship. Could you clarify that and expand on it? Would one part deal with what is currently being done by the Coast Guard and would the other be enforcement?

Mr. Dewar: The ship within a ship concept had to do with providing a small ship with large ship characteristics in terms of sea keeping and speed. To describe it in simple terms, all the functionality of a ship might be contained in something the size of this desk. What makes up the additional volume in the ship is void spaces that are welded boxes that are in a ship to give it larger physical dimensions and a heavier displacement. There is some ballasting. However, it is operated as a smaller vessel still.

nouvelles possibilités. Je ne crois pas que la solution soit d'avoir plus de navires de défense côtière. Je crois que c'est une question d'éventail et de profondeur.

En planification militaire, on tient généralement compte de deux choses — le cas le plus probable et le cas le plus grave. Évidemment, on s'intéresse principalement aux situations les plus probables, mais on ne peut pas se permettre d'exclure les situations les plus dangereuses de notre réflexion. Nous tentons de répondre aux questions suivantes: notre capacité d'intervention est-elle déficiente? la technologie pourrait-elle combler ces lacunes? À mon avis, dans les deux cas, oui. Il faut peut-être davantage s'interroger sur le nombre de navires nécessaire. Je ne crois pas que ce soit la capacité des différents types de navires nécessaires qui soit en cause.

Le sénateur Forrestall: D'après votre expérience de différentes flottes, au cours de votre carrière, sur les six navires, combien à votre avis serait-il possible de solliciter à la fois?

M. Dewar: Si on en avait six, je crois que l'on pourrait garantir que quatre seraient disponibles à tout moment, mis à part tout incident catastrophique et imprévisible.

La disponibilité de la frégate de patrouille canadienne est d'environ 70 ou 80 p. 100. Le problème c'est que si on en a deux, les deux ne peuvent être disponibles en tout temps, peu importe s'ils sont bons, et il en faut donc trois. Pour ce qui est des situations les plus probables ou les plus dangereuses, est-on prêt à accepter qu'il y aura sans doute des périodes où il n'y en aura qu'un? La réponse est peut-être oui, mais cela fait partie du processus qu'il faut suivre.

Le sénateur Forrestall: Six est-il le nombre idéal? Il devrait peut-être y en avoir sept ou huit.

M. Dewar: Vous aurez sans doute différentes réponses quant au nombre idéal. Je dis six parce qu'il y en aurait deux disponibles à tout moment sur les deux côtes. Certainement, avec l'information qui est disponible pour les envoyer au bon endroit, il nous en faudrait trois sur chacune des côtes pour être couverts à 100 p. 100. Cela me semblerait adéquat.

Le sénateur Cordy: Vous avez certainement fait votre travail et vous nous avez fourni beaucoup d'information.

Vous avez mentionné le concept d'un navire dans un navire. Pourriez-vous clarifier ce concept, nous l'expliquer davantage? Aurait-on d'une part les activités actuelles de la Garde côtière et d'autre part l'application?

M. Dewar: Le concept du navire au sein d'un navire consiste à doter un petit navire des caractéristiques d'un grand navire au niveau de la navigation et de la vitesse. Pour décrire ce concept en termes simples, toute la fonctionnalité du navire pourrait se limiter à quelque chose de la taille de ce bureau. Ce qui crée le volume d'un navire, ce sont les espaces vides qui sont des boîtes soudées que l'on trouve dans le navire pour lui donner des dimensions physiques plus importantes et plus grand tirant d'eau. Il y a le ballastage. Cependant, dans son âme, c'est toujours un petit navire.

You could think of it as fitting a smaller boat inside a bathtub. The bathtub just adds to the dimension, but all the functionality exists in the smaller boat inside. That describes the ship within a ship concept.

Senator Cordy: Therefore you were not referring to as having two different roles.

Mr. Dewar: No, it has to do more with the physical attributes of the ship than the role or function it would perform.

The Chairman: Can you tell us what 25 knots is in relative terms? Is that a fast vessel or a slow vessel? How does it compare to a freighter that is carrying containers or a tanker?

Mr. Dewar: When the B.C. ferry between Vancouver to Victoria is in open water in Georgia Strait it moves at about 18 knots. That is fairly fast. Large container ships will operate at speeds of up to 22 knots for sustained operation. That is close to their maximum speed. It is the nature of the way commercial vessels are operated.

For warships, 25 knots is probably at the low end of what one would find with a Corvette or a frigate.

The Chairman: Could there be another 10 knots on top of that?

Mr. Dewar: The speed of most frigates and destroyers is said to be 30 knots-plus. A lot of that depends on how the power is transmitted into the water from the hull of the ship. To get the right combination of speed and manoeuvrability, for a vessel of about 350 to 400 feet, the optimum speed is about 30 knots for a maximum speed. Beyond that, a large amount of power is required to push it up an extra couple of knots.

To put it in perspective — and I am extrapolating somewhat from my memory here — for our current frigates to do about 20 knots they are probably using something in the order of 25 to 30 per cent of their full power. To get up to 25 knots, they are probably using about 50 per cent of full power. To get to 30 knots, they would have to use 100 per cent. It is an exponential curve in terms of the power required.

The Chairman: With respect to the home base on each coast, would it be desirable to have all three vessels in the same port, or would it be advantageous to have them in different locations?

Mr. Dewar: There is always an advantage in concentrating the infrastructure that is needed. You need one set of tools rather than a number of sets of tools in different places. Most of the maintenance would be done in one place anyway, regardless of what decision was made in that regard.

Prenez l'analogie d'une baignoire avec un petit bateau dedans. La baignoire ajoute tout simplement à la dimension, mais le plus petit bateau à l'intérieur comporte tous les éléments dont il a besoin pour fonctionner. Cela décrit le concept du navire dans un navire.

Le sénateur Cordy: Vous ne voulez donc pas dire que ce navire aurait deux rôles différents.

M. Dewar: Non, il s'agit plutôt des attributs physiques du navire que du rôle ou de la fonction qu'il remplirait.

Le président: Pouvez-vous nous dire ce que représente une vitesse de 25 noeuds en termes relatifs? Un navire qui se déplace à cette vitesse est-il rapide ou lent? Comment cela se compare-t-il à un vraquier qui transporte des conteneurs ou à un navire pétrolier?

M. Dewar: Lorsque le traversier en Colombie-Britannique entre Vancouver et Victoria se trouve en pleine mer dans le détroit de Géorgie, il se déplace à une vitesse d'environ 18 noeuds. C'est relativement rapide. Les gros navires porte-conteneurs se déplacent à une vitesse qui peut atteindre 22 noeuds en pleine croisière. C'est près de leur vitesse maximale. Les navires commerciaux sont exploités de cette façon.

Dans le cas des navires de guerre, 25 noeuds est sans doute peu élevé pour une corvette ou une frégate.

Le président: Pourraient-ils se déplacer à une vitesse de 10 noeuds de plus?

M. Dewar: La vitesse de la plupart des frégates et destroyers est de 30 noeuds et plus. Cela dépend en grande partie de la façon dont la force du moteur est transmise dans l'eau à partir de la coque du navire. Pour obtenir la bonne combinaison de vitesse et de manoeuvrabilité, pour un navire qui mesure environ de 350 à 400 pieds, la vitesse optimale est d'environ 30 noeuds pour une vitesse maximale. Au-delà de cette vitesse, il faut beaucoup plus de force pour le propulser à une vitesse de quelques noeuds de plus.

Pour mettre les choses en perspective — et j'extrapole quelque peu de mémoire ici —, pour que nos frégates actuelles fassent environ 20 noeuds, elles doivent utiliser environ 25 à 30 p. 100 de leur pleine puissance. Pour faire 25 noeuds, elles utilisent sans doute 50 p. 100 de leur pleine puissance. À 30 noeuds, elles devraient en utiliser 100 p. 100. C'est une courbe exponentielle pour ce qui est de la puissance requise.

Le président: Pour ce qui est de la base principale sur chaque côte, serait-il souhaitable d'avoir les trois navires dans le même port, ou serait-il avantageux qu'ils se trouvent à différents endroits?

M. Dewar: Il y a toujours un avantage à concentrer l'infrastructure qui est nécessaire. Une seule trousse d'outils suffit, plutôt que d'avoir plusieurs troussees pour différents endroits. L'essentiel de l'entretien se ferait en un seul endroit de toute façon, peu importe la décision qui serait prise à cet égard.

From the crew point of view, there is no physical reason why, for example, on the West Coast you could not have one home port in Victoria and one in Prince Rupert, for example. There is no reason why you could not have one in Halifax and one in St. John on the East Coast.

The real question concerns the most convenient way of operating and how long it would take the ship to get to a location. To get a ship from Victoria up to the northern end of the Queen Charlotte Islands takes about a day, or a day and a half.

I do not think that home porting is not such an important issue.

The Chairman: That seemed to be the case when you were describing the situation with regard to a commercial ship. I assumed that it would be taken in for an overhaul to Esquimalt or Halifax. What I thought I was hearing you say was that these ships could be based anywhere, and that if we spread them around we would improve their effectiveness.

Mr. Dewar: It is possible to berth them anywhere. You asked about berthing in Quebec City. That certainly could be done. There is probably sufficient infrastructure there to home port the ship. At this point in time, there is probably sufficient infrastructure to home port the ship in Prince Rupert, for example, if there were a reason to do so. Do you necessarily need to home port the ship there in order to be able to provide better response times to different areas? I suppose that could be the case. You could also do it by patrolling in different areas.

I do not see that as being a critical issue, but you might want to consider it. I would suspect the best approach is whatever is the most economical, most convenient and best for the crews.

The Chairman: You described the same paradigm that we have now in terms of this vessel being a platform to transport fisheries officers, environmental officers or the RCMP. Do you see anything inherently wrong with giving police powers to members of the navy to carry out this type of enforcement and eliminate the necessity to bring out the RCMP?

Mr. Dewar: There are two issues involved. The first is perhaps a constitutional issue. I am sure the people on the other side of the table have much more experience in that than I do, but do you really want the armed forces exercising law enforcement functions? That may, perhaps, be acceptable against other nationals but certainly not against Canadian citizens. There are already agencies in place that do that.

Beyond that level of discussion, there is the one of just sheer practicality. The last time I was here I mentioned that there had been an exercise at one time in which naval officers were going to be given authority as fisheries protection officers, which meant they were in fact peace officers under a certain narrow set of constraints. The difficulty was that, to most naval officers, one block of frozen fish looked pretty much like another block of

Du point de vue de l'équipage, rien n'empêche physiquement d'avoir par exemple un port d'attache à Victoria et un autre à Prince Rupert sur la côte Ouest. Rien n'empêche d'avoir un port d'attache à Halifax et un autre à St. John sur la côte Est.

Ce qui est important vraiment c'est de trouver ce qui convient le mieux du point de vue des opérations et combien de temps il faut au navire pour se rendre à un endroit. Il faut à peu près un jour ou un jour et demi à un navire pour se rendre de Victoria jusqu'à la partie nord des îles de la Reine-Charlotte.

Je ne crois pas que le port d'attache soit une question si importante.

Le président: Cela semblait être le cas lorsque vous décriviez la situation en ce qui concerne un navire commercial. J'ai supposé que le navire serait amené à Esquimalt ou Halifax pour les travaux de radoub. Je croyais que vous aviez dit que ces navires pouvaient être basés n'importe où, et que s'ils étaient basés un peu partout nous pourrions améliorer leur efficacité.

M. Dewar: Ils peuvent accoster n'importe où. Vous avez parlé d'accostage à Québec. Cela pourrait certainement se faire. L'infrastructure y est sans doute suffisante pour être le port d'attache du navire. À ce moment-ci, l'infrastructure est sans doute suffisante pour que le port d'attache du navire se trouve à Prince Rupert, par exemple, s'il y avait une raison pour le faire. Est-il nécessaire que le port d'attache du navire soit là-bas pour être en mesure d'intervenir plus rapidement dans différentes régions? Je suppose que ce serait le cas. On pourrait sans doute également le faire en patrouillant dans différentes zones.

Je ne vois pas cela comme étant un problème, mais il faudrait peut-être y réfléchir. J'imagine que la meilleure approche est peut-être celle qui est la plus économique, la plus pratique et la meilleure pour les équipages.

Le président: Vous avez décrit le même paradigme que nous avons à l'heure actuelle puisque ce navire est une plate-forme pour transporter les agents du ministère des Pêches, de l'environnement ou de la GRC. À votre avis, y a-t-il quoi que ce soit de mal à donner aux membres de la marine les pouvoirs de la police pour assurer ce type d'application, ce qui éliminerait la nécessité de recourir à des agents de la GRC?

M. Dewar: Il y a deux questions qui entrent en ligne de compte. La première est peut-être une question constitutionnelle. Je suis sûr que les gens de l'autre côté de la table ont beaucoup plus d'expérience que moi à cet égard, mais voulez-vous vraiment que les forces armées exercent des fonctions d'application de la loi? Cela est peut-être acceptable lorsqu'il s'agit d'autres nationalités, mais certainement pas à l'égard de citoyens canadiens. Il y a déjà des organismes en place qui s'occupent de cela.

Au-delà de ce niveau de discussion, il faut voir si cela serait pratique. La dernière fois que j'étais ici, j'ai mentionné qu'il y avait eu un jour un exercice au cours duquel les officiers de la marine allaient recevoir le pouvoir des agents de protection des pêches, c'est-à-dire qu'en fait ils étaient de agents de la paix avec certaines petites contraintes. Le problème était que, pour la plupart des officiers de marine, un bloc de poisson gelé ressemble

frozen fish. A sophisticated set of training and skills is required to exercise that function. To train one set of people to be all things maritime is probably not appropriate because sufficient numbers are already trained in those areas.

Would some cross-training be appropriate? Yes, I think it would. Boarding parties now carry out a number of joint exercises with the RCMP. They can fully support that boarding activity. However, the actual arrest has to be executed by a mounted police officer. They can certainly provide the force and, in fact, the use of the ship's weapons, if it is done by the officer and tactical commander, who would usually be an RCMP inspector in that situation.

The Chairman: At one time there was a fairly significant RCMP maritime component. Could you conceive of the RCMP controlling these assets?

Mr. Dewar: There would certainly be times when they would control the assets. However, I would think you would not want to develop a branch of the Royal Canadian Mounted Police to fully man these. In fact, the degree of training an RCMP constable has in order to exercise his responsibilities as a peace officer is considerably different from the investment we put into training an ordinary seaman in the navy, even up to a certain level. RCMP constables are paid at least as well as junior officers in the navy, but there are some economic issues you would want to address that relate to how you would man these vessels. I would think the least expensive option would be to man them with navy personnel.

The Chairman: Captain Dewar, you have been most helpful to the committee this evening. Thank you for appearing before us again. We appreciate the work you have done to provide us with a sense of what would be involved in having this sort of capability off our coasts.

We will now hear from Mr. Gerry Frappier, Director General for Security and Emergency Preparedness, Transport Canada. He is also Chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group, which seeks to enhance coordination and collaboration among federal departments and agencies involved in marine security. Today he will respond to additional questions sent by the committee to Transport Canada.

I would welcome those who have just joined this hearing of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Today the committee is hearing testimony on the subject of Canadian maritime security and coastal defence.

For those who wish to familiarize themselves with the background of our committee and its members, may I suggest that you refer to our earlier proceedings today where I outlined the exceptional qualifications and experience of our committee members and the work that has already been completed?

drôlement à un autre bloc de poisson gelé. Pour exercer une telle fonction, il faut avoir suivi une certaine formation et avoir certaines compétences. Il ne convient sans doute pas de former des gens dans toutes ces questions maritimes, car il y en a déjà suffisamment qui sont formés dans ce domaine.

Est-ce qu'une formation polyvalente serait indiquée? Oui, je le pense. Les équipes d'arraisonnement mènent en ce moment une série d'exercices conjoints avec la GRC. Celle-ci est parfaitement en mesure de soutenir ces opérations d'arraisonnement. Cependant, il appartient à un officier de la Gendarmerie de procéder à l'arrestation. La GRC peut assurément fournir les effectifs et utiliser en fait les armes qui sont à bord du navire, si cela se fait sous la direction de l'officier responsable du commandement tactique, qui est normalement un inspecteur de la GRC.

Le président: Il fut un temps où il existait un volet maritime assez important à la GRC. Verriez-vous la GRC aux commandes de ces équipements?

M. Dewar: Il y aura sûrement des moments où c'est la GRC qui sera aux commandes. Cependant, je ne crois pas qu'il conviendrait de créer une direction de la Gendarmerie royale du Canada qui fournirait tous les effectifs. En fait, la formation dont dispose un gendarme qui doit exercer ses responsabilités à titre d'agent de la paix ne ressemble en rien à la formation qu'on donne à un simple matelot de la marine, même jusqu'à un certain point. Les gendarmes sont au moins aussi bien rémunérés que les officiers subalternes de la marine, mais il y a certaines considérations économiques dont vous seriez obligés de tenir compte pour doter les effectifs de ces navires. Je crois que la solution la moins coûteuse serait de recourir au personnel de la marine pour doter ces effectifs.

Le président: Capitaine Dewar, votre témoignage nous a été fort utile ce soir. Merci d'avoir accepté de témoigner de nouveau. Nous vous savons gré du travail que vous avez fait pour nous expliquer ce qui doit être fait pour que nous ayons ce genre de capacité sur notre littoral.

Nous allons maintenant entendre M. Gerry Frappier, directeur général de la sûreté et des préparatifs d'urgence à Transports Canada. Il préside également le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime qui doit améliorer la coordination et la collaboration entre les ministères et organismes fédéraux chargés de la sécurité maritime. Il répondra aujourd'hui aux questions supplémentaires que le comité a adressées à Transports Canada.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à ceux qui viennent de se joindre à cette séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Notre comité entend aujourd'hui des témoignages sur la sécurité maritime du Canada et la défense du littoral.

À ceux d'entre vous qui veulent connaître les travaux de notre comité et les antécédents de ses membres, je vous invite à prendre connaissance des délibérations que nous avons eues plus tôt aujourd'hui, où j'ai expliqué les qualifications exceptionnelles des membres de notre comité et le travail que nous avons déjà fait.

Our next witness this evening will be Mr. Gerry Frappier who last appeared before the committee on April 7 to discuss the activities of the Interdepartmental Marine Security Working Group at Transport Canada. Today he will respond to follow-up questions sent by the committee to Transport Canada.

Mr. Frappier, welcome back to the committee. We understand you have a short statement to make but, prior to that, I must inform you of the disappointment the committee has in your not responding to our questions sooner than this and in your not providing this committee with a written transcript of your remarks. We specifically asked for that before you came, and we specifically asked some months ago for these questions to be dealt with before us. I would hope in the course of making your statement you explain why the committee had to experience this delay.

Mr. Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group, Department of Transport: Thank you very much for having me back. As you said, Mr. Chairman, you did send some questions, and we are now prepared to present some answers to those questions. With respect to the dates and times, I am not exactly sure when we got the questions. I would have to look at my notes. I did apologize to the committee clerk. However, I had not realized at the time that you were expecting responses before my appearance before you. I thought your questions were to help me prepare to respond to some of the issues you want to consider, although, as the clerk has pointed out, that is certainly what you did write. There is no good excuse. That is just the position we are now in.

The Chairman: Thank you. Do you have a statement for us now?

Mr. Frappier: The only statement I wanted to make was that I appreciate the opportunity to come back, and I will attempt to clarify these or any other questions that you may have for me, both as Director General of Transport Canada and the chair of the IMSWG.

The Chairman: If I am correct in understanding you, you do not have prepared answers to any of the questions we sent to you?

Mr. Frappier: Yes, I do. You should have them there.

The Chairman: Are you referring to the document that you just passed out?

Mr. Frappier: Yes.

The Chairman: Where are the answers to the questions that you undertook to provide at the hearing on April 7, 2003? Will we find them in this document as well?

Mr. Frappier: Some are in the document in the sense that some of the questions you did send us were tied up in some of the other questions. A few items that you requested are still ongoing with respect to getting them to your committee.

The Chairman: When do you expect that will be?

Le témoin suivant ce soir est M. Gerry Frappier qui a témoigné devant le comité le 7 avril et nous a fait part des activités du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime à Transports Canada. Il répondra aujourd'hui aux questions que le comité a adressées par la suite à Transports Canada.

Monsieur Frappier, bienvenue de nouveau. Nous croyons savoir que vous avez une brève allocution liminaire mais au préalable, je dois vous faire savoir que le comité est déçu de ne pas avoir obtenu une réponse à ses questions plus tôt que cela et de ne pas avoir reçu non plus une réponse écrite. Nous avons expressément demandé une réponse écrite avant votre venue, et nous vous avons expressément demandé il y a quelques mois de cela de répondre à ces questions. J'espère qu'au cours de votre exposé, vous allez nous expliquer pourquoi le comité a dû attendre.

M. Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, ministère des Transports: Merci beaucoup de m'avoir invité de nouveau. Comme vous l'avez dit, monsieur le président, vous avez en effet adressé des questions au ministère et nous sommes aujourd'hui en mesure de répondre à certaines d'entre elles. Pour ce qui est des dates et des délais, je ne sais pas exactement quand nous avons reçu ces questions. Je devrais consulter mes notes. Mais j'ai adressé mes excuses à la greffière du comité. Cependant, je ne m'étais pas rendu compte la dernière fois que vous vous attendiez à recevoir mes réponses avant que je témoigne de nouveau. Je pensais que vos questions visaient à m'aider à préparer certaines réponses aux questions auxquelles vous vouliez réfléchir, mais comme la greffière me l'a dit, c'est bel et bien ce que vous avez écrit. Je n'ai pas d'excuse valide. Voilà où j'en suis.

Le président: Merci. Avez-vous une déclaration?

M. Frappier: Je tiens seulement à dire que je suis heureux d'être de retour et que je tâcherai de répondre à toutes les autres questions que vous aurez pour moi à titre de directeur général de Transports Canada et de président du GTISM.

Le président: Si je vous comprends bien, vous n'avez pas préparé de réponses aux questions que nous vous avons envoyées?

M. Frappier: Si. Vous devriez les avoir reçues.

Le président: S'agit-il du document que vous venez de nous remettre?

M. Frappier: C'est cela.

Le président: Où sont les réponses aux questions auxquelles vous aviez promis de répondre à la séance du 7 avril 2003? Allons-nous les trouver dans ce document aussi?

M. Frappier: Certaines se trouvent dans le document dans la mesure où certaines questions que vous nous avez adressées étaient liées à d'autres questions. Il subsiste quelques questions qui nécessitent d'autres recherches.

Le président: Quand pensez-vous y répondre?

Mr. Frappier: The main request you had was for a matrix with regard to some of the scenarios, the lead departments associated with them as well as some of the support departments. We have had some difficulty preparing a formalized response package that would be acceptable to send to the committee.

The Chairman: Just so those who are watching the hearings understand, would this matrix we asked for indicate who was in charge of the coasts at various times during different incidents?

Mr. Frappier: We are specifically trying to put together for you some specific scenarios and then, following those scenarios we will outline the details respecting the lead department and the support departments.

The Chairman: At this time, are you, as chair of the working committee, not in a position to answer these questions? Does the government not have answers to these questions?

Mr. Frappier: It is not that we do not have answers to the questions. We can answer the questions asked. However, the Interdepartmental Marine Security Working Group is still having discussions as to what would be an appropriate level of detailed scenarios, what level of detail you need, that type of thing. It certainly opens up many avenues for discussion.

The Chairman: If a parliamentary committee requests something on the April 7, how long should it expect to wait before it gets a comprehensive answer?

Mr. Frappier: I am not sure. You might have a better idea of the answer to that question. We are trying to put together a document that involves many departments. The document you are requesting is not one we have on the shelf, so that presents a difficulty.

The Chairman: Can you give this committee a date when we can expect a comprehensive written answer to this question?

Mr. Frappier: I cannot give you a date right now.

The Chairman: Will it be this year?

Mr. Frappier: That would be fair.

Senator Meighen: Good evening, Mr. Frappier. I did not have the pleasure of being here on April 7. However, I have looked at some of the testimony.

The chair referred to the matrix question. The delay in providing that particular answer has to do with, as you have indicated, the fact a number of departments are involved, which I think goes to one of our concerns in this whole area. You will forgive me, but if it takes this long to get an answer to the question of a matrix, Lord knows how long it would take to get an answer to other questions, given the number of departments involved. Clearly, the plethora of departments is, in itself, something of a challenge, if not a difficulty.

M. Frappier: Vous nous aviez demandé surtout de vous fournir un schéma qui ferait état de certains scénarios, et qui indiquerait quels seraient les ministères responsables ainsi que les ministères de soutien. Nous avons eu du mal à rédiger une réponse structurée qui serait acceptable au comité.

Le président: Pour que ceux qui regardent ces audiences comprennent bien, le schéma que nous avons demandé était-il censé indiquer qui serait responsable d'intervenir dans divers incidents à divers moments?

M. Frappier: Nous nous sommes efforcés particulièrement d'imaginer certains scénarios à votre intention, et quand nous aurons ces scénarios, nous allons définir les détails concernant le ministère responsable et les ministères de soutien.

Le président: Vous n'êtes donc pas, en votre qualité de président du groupe de travail, en mesure de répondre à ces questions? Le gouvernement n'a pas de réponses à ces questions?

M. Frappier: Ce n'est pas que nous n'avons pas de réponses aux questions. Nous pouvons répondre aux questions qui nous ont été adressées. Cependant, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime discute encore de ce à quoi ressembleraient ces scénarios détaillés, du degré de détail dont nous avons besoin, ce genre de choses. Il est certain que cela ouvre plusieurs pistes de discussion.

Le président: Si un comité parlementaire demande quelque chose le 7 avril, combien de temps faut-il attendre pour obtenir une réponse complète?

M. Frappier: Je n'en suis pas sûr. Vous avez peut-être une meilleure idée de la réponse à cette question. Nous tâchons de mettre au point un document qui vise plusieurs ministères. Nous ne disposons pas du document que vous demandez. Cela pose donc une difficulté.

Le président: Pouvez-vous dire au comité à quelle date nous pourrions nous attendre à une réponse complète écrite à cette question?

M. Frappier: Je ne peux pas vous donner de date en ce moment.

Le président: Est-ce que ce sera cette année?

M. Frappier: Je pense que oui.

Le sénateur Meighen: Bonsoir, monsieur Frappier. Je n'ai pas eu le plaisir d'être ici le 7 avril. Cependant, j'ai pris connaissance d'une partie des délibérations.

Le président a mentionné la question du schéma. Si l'on tarde à fournir cette réponse, c'est parce que, comme vous l'avez dit, un certain nombre de ministères sont visés, et je pense que ce fait constitue l'une de nos préoccupations dans tout ce domaine. Vous allez me pardonner, mais s'il faut autant de temps pour mettre au point un schéma, Dieu sait combien de temps il vous faudra pour répondre aux questions étant donné le nombre de ministères qui sont visés. Chose certaine, la pléthore de ministères pose en soi un défi, sinon une difficulté.

Is there any other reason, other than the number of departments, which is causing difficulty on your side? Is there any information that is debateable in your mind as to whether it should be given to this committee?

Mr. Frappier: No, there is none in my mind in that category.

Coming back to your earlier comment, it is important to differentiate between getting several departments and the various authorities and approvals required to submit a document to a Senate committee versus what I think was implied, which is the ability to respond to various scenarios. There is a response capability. The difficulty is that we do not have a good description, if you like, of the various departments' operational mechanisms and how they interrelate. Creating a document like that is causing the delay.

Senator Meighen: If you will forgive me again, it sounds like we put our finger on a very serious problem. If the departments themselves do not know how they relate to various problems and how they interrelate, then it seems there is cause for concern. This just highlights it.

Others may want to pursue that, but there were two other items that I picked up in addition to the matrix question from the April 7 hearing. One was a request for an explanation regarding how the Department of Transport came to chair the Interdepartmental Marine Security Working Group. I do not know whether it is in this list of questions, because I have not had a chance to go through it. If it is, could you point me to it? If it is not, could you tell me how the department came to chair it?

Mr. Frappier: Several of the questions that you have asked go to fundamental mandates of departments and ministers. As an official for the Department of Transport, it is not my place to comment on why certain decisions were made as to who was responsible. When you want to go into what we would call the machinery of government issues, you really must ask other authorities. In particular, you should ask the authority for setting mandates of departments, which is the Prime Minister's authority.

The Chairman: Mr. Frappier, that is precisely why we did not press you for an answer when you were here last time. You undertook to go away and get an answer for us, consulting whomever you had to consult and checking with whomever you had to check. We accepted that response. It is now June 2 now. We accepted this response on April 7. Between April 7 and June 2, is a lot of time for you to do exactly what you said and check with whomever you had to check, to run it up the flagpole to your minister, shoot it over to PCO, talk to anyone you like and send us back an answer in writing. We fully expected you to come back with these answers, because you had had so much notice. You had this opportunity to check with other people.

Y a-t-il une autre raison, autre que le nombre de ministères, qui vous cause des difficultés de votre côté? Y a-t-il des informations que vous hésitez à fournir à notre comité?

M. Frappier: Non, aucune hésitation.

En réponse à votre remarque précédente, il convient de rappeler qu'il y a une différence entre le fait de réunir plusieurs ministères et diverses instances qui devront approuver la présentation d'un document à un comité sénatorial, et ce que je crois avoir dit, à savoir la capacité de réagir à divers scénarios. Il s'agit d'une capacité de réaction. Le problème tient au fait que nous n'avons pas une bonne idée, si vous voulez, des divers mécanismes opérationnels des ministères et de la manière dont ils interagissent. C'est la création d'un document comme celui-là qui cause le retard.

Le sénateur Meighen: Pardonnez-moi de nouveau, mais il me semble que nous venons de mettre le doigt sur un problème très sérieux. Si les ministères eux-mêmes ne savent pas comment ils doivent réagir à divers problèmes et comment ils interagissent, il semble que nous ayons de quoi nous inquiéter. Votre réponse l'illustre bien.

D'autres voudront peut-être vous poser d'autres questions à ce sujet mais il y en a deux que j'ai retenues en plus de la question sur le schéma de l'audience du 7 avril. On vous demandait entre autres d'expliquer comment le ministère des Transports en était venu à présider le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Je ne sais pas si cela figure dans la liste des questions parce que je n'ai pas eu la chance d'en prendre connaissance. Si oui, pouvez-vous me la montrer? Si non, pouvez-vous me dire comment le ministère en est venu à présider ce groupe de travail?

M. Frappier: Certaines questions que vous avez posées ont trait aux mandats essentiels des ministères et des ministres. En ma qualité de fonctionnaire du ministère des Transports, il ne m'appartient pas de dire pourquoi certaines décisions ont été prises et qui en était responsable. Si vous vous intéressez à ce qu'on appelle les problèmes relatifs à l'appareil gouvernemental, vous devrez vous adresser à d'autres autorités. En particulier, vous devrez vous adresser à l'autorité qui définit les mandats des ministères, à savoir le premier ministre.

Le président: Monsieur Frappier, c'est précisément la raison pour laquelle nous ne vous avons pas obligé à répondre la dernière fois. Vous vous êtes engagé à obtenir des réponses pour nous, à consulter ceux que vous deviez consulter et à procéder aux vérifications voulues. Nous avons accepté cette réponse. Mais nous sommes aujourd'hui le 2 juin. Nous avons accepté cette réponse le 7 avril. Du 7 avril au 2 juin, vous aviez tout le temps voulu pour faire exactement ce que vous aviez promis de faire et pour procéder aux vérifications voulues, pour remonter jusqu'à votre ministre, pour transmettre la question au Bureau du Conseil privé, pour parler à qui vous vouliez et pour nous envoyer une réponse écrite. Nous étions sûrs que vous nous reviendriez avec ces réponses parce que vous aviez eu tant de temps pour le faire. Vous avez eu le loisir de procéder à ces consultations et vérifications.

Mr. Frappier: I think the point is that it is not really within my authority to bring that answer to you. That is the stage we are at.

The Chairman: Whose authority is it?

Mr. Frappier: As I say, if you are looking at the fundamental machinery of government issues, those have to do with the Prime Minister's prerogative and so, in that particular case, I do not know exactly who you would go to.

The Chairman: Why did you undertake to bring us back an answer? Why did you not say, "This is something I cannot respond to; go somewhere else"? We would not have been waiting since April 7, except for the fact you said you would bring us back an answer.

Senator Meighen: To be fair, Mr. Chairman, in the transcript I have, Mr. Frappier is quoted as saying, "I am not sure I can answer that fully. You may want to talk to the minister on that."

The Chairman: Fair enough, and if that answer had come back or we had had a letter from the minister, then I would be satisfied.

Senator Meighen: It sounds as if the question has not been investigated. You are now saying, Mr. Frappier, as I understand it, that you cannot answer it and you are not able or prepared to talk to the minister about it, and that we should do that. Is that correct?

Mr. Frappier: No, I think the substance of my reply is that I certainly cannot answer it.

Senator Meighen: Who could answer it? Are you suggesting the Prime Minister, or perhaps the minister?

Mr. Frappier: I would think those would be the appropriate avenues for honourable senators to pursue.

Senator Meighen: There is one other area that may or may not be included in your responses to the various specific questions. It has to do with your undertaking to provide the committee with written comments showing where the recommendations made in our February and September 2002 reports have been addressed by the Department of Transport. Does that appear in there, or is that another one that you are unable to answer?

Mr. Frappier: At the time, we talked about getting a written response to you on some of those things and, at this point in time, there is a letter being put together that should be coming your way within the next few weeks.

Senator Meighen: On that matter, it is difficult to understand why it was not provided, unless the responses are embarrassing, which they may well be, in terms of not much having been done. What other explanation can there be for it not being able to be completed in the period between April 7 and June 2? The request was to show the responses to various specific recommendations made in our two reports. My mind, which is not necessarily

M. Frappier: Je pense que le fait est que je n'ai pas vraiment compétence pour vous donner cette réponse. Voilà où nous en sommes.

Le président: À qui appartient-il de répondre?

M. Frappier: Comme je l'ai dit, si vous vous penchez sur les problèmes relatifs à l'appareil gouvernemental, ceux-ci sont du domaine du premier ministre et donc, dans ce cas particulier, je ne sais pas exactement à qui vous vous adresseriez.

Le président: Pourquoi alors avez-vous promis de nous répondre? Pourquoi n'avez-vous pas dit: «Je ne peux pas répondre à cette question, adressez-vous ailleurs»? Si vous n'aviez pas promis de nous donner une réponse, nous n'aurions pas attendu depuis le 7 avril.

Le sénateur Meighen: En toute justice, monsieur le président, dans le texte des délibérations que j'ai, M. Frappier dit bien: «Je ne suis pas sûr de pouvoir donner une réponse complète à cette question. Vous voudrez peut-être en parler au ministre.»

Le président: Fort bien, et si c'était la réponse qu'on nous avait donnée ou si nous avions reçu une lettre du ministre, je m'en serais contenté.

Le sénateur Meighen: Votre réponse donne à croire qu'on n'a pas étudié la question. Si je vous comprends bien, monsieur Frappier, vous dites que vous ne pouvez pas y répondre et que vous n'êtes pas en mesure d'en parler au ministre ou que vous n'y êtes pas disposé, et que c'est nous qui devrions le faire. Est-ce exact?

M. Frappier: Non, je vous réponds essentiellement que je n'ai sûrement pas autorité pour y répondre.

Le sénateur Meighen: Qui pourrait y répondre? Vous dites que c'est le premier ministre, ou peut-être le ministre?

M. Frappier: Je pense que ce sont là les autorités compétentes auxquelles les honorables sénateurs devraient s'adresser.

Le sénateur Meighen: Il y a autre chose qui doit peut-être figurer dans vos réponses aux diverses questions précises qui ont été posées. Il s'agit de la promesse que vous avez faite de fournir au comité une réponse écrite démontrant dans quelle mesure le ministère des Transports a donné suite aux recommandations que nous avons faites dans nos rapports de février et de septembre de 2002. Est-ce que cette question figure là, ou est-ce une autre réponse à laquelle vous êtes incapable de répondre?

M. Frappier: Nous avons parlé à ce moment-là de vous fournir une réponse écrite au sujet de certaines de ces recommandations, et on prépare en ce moment une lettre que vous devriez recevoir dans les prochaines semaines.

Le sénateur Meighen: À ce sujet, il est difficile de comprendre pourquoi on n'a pas fourni cette réponse, à moins que celle-ci soit embarrassante, ce qui est peut-être le cas, parce qu'on n'a pas fait grand-chose. Comment expliquer autrement qu'on n'a pas pu répondre dans le temps qui vous était alloué entre le 7 avril et le 2 juin? On vous demandait de dire quelle suite on avait donnée aux recommandations précises que nous avons faites dans nos

suspicious, concludes that you are having trouble in the department explaining why very little has been done. Is that fair or unfair?

Mr. Frappier: I think that is unfair, because you are implying that we are having difficulty explaining things and that very little has been done. A lot of work has been done and I think the program, as we have it, is not designed around the recommendations that you have made. Therefore, providing a response to the Senate report is something that gets done in a different manner than the work that is ongoing now within the marine security community.

Senator Meighen: That sounds to me like the *Queen Mary* response: We are going full steam ahead, damn the recommendations. You, in fact, are saying: We are going our way and it does not matter what your recommendations are, because we have a program that does not correspond with your recommendations. The two shall not meet.

It will be interesting to see what this letter that will come our way within a few weeks will say. Will it address some, if not all, of the recommendations made in our report? Alternatively, will it say, "Sorry, we have our program here; you made your recommendations, and the two are entirely separate and distinct and we are not going comment on your recommendations"?

Mr. Frappier: I think the last government response to your Senate report took the recommendations as general lines of inquiry and considerations that should be thought about and included as we did our policy analysis.

The response, as I remember, was basically a thematic response associated with the areas that you were looking into. It may not link specific recommendations with date lines, because that is more difficult for us.

Senator Meighen: With respect, it sounds like you are not prepared to deal with the recommendations in a systemic way. That is disappointing, to say the least.

Senator Banks: Mr. Frappier, you will already have gathered that we have a degree of disappointment. I do not want to be seen to piling it on, but I will continue along the same line as Senator Meighen. It seems that everyone is going in a different direction. Everyone is saying, "After you, Alphonse. After you, Gaston." It is like trying to nail Jell-O to the wall. We cannot get an answer to our almost-colloquial question: Who is in charge here?

Maybe we are having a semantic argument. I am being tongue-in-cheek here, but we have found that the Coast Guard does not, in the sense that we are talking about, guard the coast. Maritime coastal defence vessels, in the sense that we mean it, do not guard the Maritime coast and they are not defence vessels, neither are they coastal vessels.

deux rapports. Sans être soupçonneux de nature, je conclus que le ministère avait du mal à expliquer pourquoi on en avait fait si peu. Ai-je raison ou tort?

M. Frappier: Je crois que vous avez tort parce que vous laissez entendre que nous avons du mal à expliquer certaines choses et pourquoi on en a fait si peu. Nous avons fait beaucoup de choses et je pense que le programme, tel qu'il est, n'a pas été conçu en fonction des recommandations que vous avez faites. Par conséquent, répondre au Sénat du rapport est un exercice différent du travail qui se fait maintenant dans le milieu de la sûreté maritime.

Le sénateur Meighen: Cela ressemble à la réponse du *Queen Mary*: On y va en avant toute, et au diable les recommandations. Ce que vous dites, en fait, c'est: Nous allons faire à notre tête et nous ne nous soucierons pas de vos recommandations parce que nous avons un programme qui ne correspond pas à vos recommandations; ce sont deux choses distinctes.

Il me tarde de prendre connaissance du contenu de cette lettre qui nous parviendra d'ici quelques semaines, dites-vous. Est-ce qu'on répondra à certaines recommandations de notre rapport, sinon à toutes? Ou dira-t-on: «Désolés, nous avons déjà notre programme; vous avez fait vos recommandations, et les deux exercices sont tout à fait étrangers l'un à l'autre, et nous ne commenterons pas vos recommandations?»

M. Frappier: Je crois que dans sa dernière réponse au rapport du Sénat, le gouvernement a dit qu'il considérait vos recommandations comme étant des questions générales qui devraient être soumises à notre réflexion, ce que nous avons fait d'ailleurs dans notre analyse.

Si je me rappelle bien, on vous a adressé essentiellement une réponse thématique qui portait sur les questions qui avaient retenu votre attention. Il n'y a peut-être pas de lien entre les recommandations précises et les délais, parce que cela nous est plus difficile.

Le sénateur Meighen: Sauf le respect que je vous dois, vous ne semblez pas disposé à donner une réponse réfléchie aux recommandations. C'est décevant, c'est le moins qu'on puisse dire.

Le sénateur Banks: Monsieur Frappier, vous avez déjà compris que nous sommes quelque peu déçus. Je ne veux pas m'acharner sur vous, mais je vais poser des questions dans le même sens que le sénateur Meighen. On dirait que chacun fait ce qu'il veut ici. C'est à qui dira: «Après vous, Alphonse. Après vous, Gaston.» C'est comme labourer la mer. On n'arrive pas à obtenir une réponse à cette question presque banale: C'est qui le patron ici?

C'est peut-être une question sémantique. Je plaisante ici, mais nous avons appris que la Garde côtière ne garde pas la côte, au sens où nous l'entendons normalement. Les navires chargés de la défense du littoral, au sens où nous l'entendons, ne gardent pas le littoral et ce ne sont pas des navires de défense, et ce ne sont pas non plus des navires de la Garde côtière.

You are the Chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group and the Director General of Security and Emergency Preparedness, yet, you cannot tell us about those things. You cannot or do not respond to us when we ask about those matters. That is leading us into a great deal of frustration. For example, the last three responses to the questions sent to you on May 6 are the same: “This is outside the scope of my authority.”

You have just told us whose authority covers this scope. You are telling us that we have to talk to the Prime Minister. Is there no one other than the Prime Minister who can tell us about coastal defence? My tongue is still in my cheek, Mr. Frappier, because I know that is not the case.

Maybe we are having a semantic argument. Let me ask a specific question. Maybe I am missing this. On May 6, we asked this question about Transport Canada in question number two. We asked whether you saw Transport Canada as being the lead agency for Maritime security. You said that, yes, Transport Canada is the lead federal agency responsible for marine transportation and Transport Canada is responsible for acts of unlawful interference with the transportation system and the security of the Canadian national transportation system.

Then, a few questions later, it is revealed that the minister who would be in charge in the event of a terrorist threat having to do with any of this would be the Solicitor General, who has no resources to deal with coastal defence or coastal security. That is what we are trying to get at here. That is what is confusing us.

We know what the navy does if someone else's navy comes in and starts shooting at us. They are offshore. We know what happens as soon as an enemy hits the ground; we have an army to look after that. We know that the RCMP has a certain capability to get some small craft into certain places. However, there is what is called the littoral area which, in most other countries, is policed, if I can use that word, by some definable body. Someone is responsible for it. That is the Jell-O that we are trying to nail to the wall here.

Are we barking up the wrong tree when we are asking these questions of the Chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group and the Director General of Security and Emergency Preparedness — titles which reside in your person? When we ask you questions about who “stands on guard for thee” are you the wrong guy?

Mr. Frappier: I understand what you are saying. I certainly can feel the frustration present in the room. There is a point of semantics that should not be overlooked.

Senator Banks: Straighten us out, please.

Vous êtes le président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et le directeur général de la sûreté et des préparatifs d'urgence, et vous ne pouvez même pas nous parler de ces choses. Vous ne pouvez pas nous répondre ou vous ne répondez pas lorsque nous vous interrogeons sur ces questions. Ce qui est très irritant. Par exemple, les trois dernières réponses aux questions que nous vous avons adressées le 6 mai étaient les mêmes: «Cela n'est pas de mon ressort.»

Vous venez de nous dire de qui c'est le ressort. Vous nous dites que nous devons nous adresser au premier ministre. N'y a-t-il personne d'autre que le premier ministre qui peut nous parler de la défense du littoral? Je plaisante toujours, monsieur Frappier, parce que je sais que ce n'est pas le cas.

C'est peut-être une question sémantique. Je vais vous poser alors une question précise. Il y a peut-être quelque chose que je ne comprends pas. Le 6 mai, nous vous avons posé cette question-ci au sujet de Transports Canada, c'est la question n° 2. Nous vous avons demandé si à votre avis Transports Canada était l'organisme responsable de la sûreté maritime. Vous avez répondu que oui, Transports Canada est l'organisme fédéral responsable du transport maritime, et que Transports Canada a la responsabilité d'agir en cas d'atteinte illicite au système de transport et lorsque la sécurité du système de transport du Canada est menacée.

Puis, quelques questions plus tard, on apprend que le ministre qui aurait la responsabilité d'agir en cas de menace terroriste dans ce domaine serait le solliciteur général, lui qui n'a aucune ressource pour agir sur le plan de la défense ou de la sécurité du littoral. C'est ce à quoi nous voulons en venir ici. C'est cela qui nous confond.

Nous savons ce que la marine fait si la marine d'un autre pays vient chez nous et commence à nous tirer dessus. La marine agit en mer. Nous savons ce qui arrive dès qu'un ennemi débarque sur notre territoire; c'est notre armée qui s'en occupe. Nous savons que la GRC dispose de certaines capacités pour envoyer de petits navires patrouilleurs dans certains secteurs. Cependant, il y a ce qu'on appelle le littoral qui, dans la plupart des autres pays, est sous l'autorité d'une force policière définissable, si vous me passez l'expression. Il y a quelqu'un qui est responsable. C'est ici que nous labourons la mer.

Est-ce qu'on s'adresse à la mauvaise personne lorsqu'on pose ces questions au président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et directeur général de la sûreté et des préparatifs d'urgence, titre que vous réunissez en votre personne? Lorsqu'on vous demande: «Qui défendra nos foyers et nos droits?», est-ce qu'on se trompe d'interlocuteur?

M. Frappier: Je comprends ce que vous dites. Chose certaine, l'irritation dans cette salle est palpable. C'est une question de sémantique qui ne doit pas être oubliée.

Le sénateur Banks: Éclairiez-nous, s'il vous plaît.

Mr. Frappier: I will attempt to do that. When you are saying “marine security,” much of what you are talking about I would call “naval defence.” If another navy were invading the country, then our navy would respond to that. There is a certain clarity that comes from talking about navies fighting navies.

Senator Banks: You are right, but we do know that. Let me give you a scenario-example of what we do not know — and this is why we asked you for another scenario to see what you were considering. What if some bad guy in Rotterdam sends to our country a shipping container that holds a dirty bomb or that had hidden in it some people who ought not to be coming here? If the ship bearing that container comes into a Canadian port and if that bad guy intends to do something bad with whatever is in that container while it is in or on the way to a Canadian port, then who would be in charge? We found out that the Coast Guard is not. The navy is not. The RCMP would like to be but they cannot because they do not have any ships that can go there. To whom do we talk?

I want to make sure that we are not talking about a naval invasion. We know the answer to that question.

Mr. Frappier: I am I trying to show that there is a spectrum associated with marine security. At one extreme, we have what we are calling a naval invasion. At the other extreme, we have things like the provision of regulations associated with the physical security of a port. That is also an important part of marine security, but it is somewhat less exciting as far as scenarios go. Obviously a government must have systems in place to provide all those layers of defence.

Senator Banks: We found the question of port security very exciting and we wrote a report on it that I hope you have read.

Mr. Frappier: I have read it.

My point is that those regulations are also part of marine security as far as the government is involved. It is not surprising that different organizations are doing those two things.

Senator Banks: Of course.

Mr. Frappier: The other dimension is that many of the things we are talking about depend on the specifics. Until the specifics are known, it is not clear whether it is a terrorist incident or an organized-crime incident. Both incidents could involve trying to smuggle things in through containers. The government is organized such that certain agencies and departments look after different dimensions which come together in the term “marine security.”

In the last example you gave, there are a couple of parts of the government’s security associated there. First, there is an intelligence-gathering capability, an intelligence-analysing capability that, hopefully, would have told us something about

M. Frappier: C’est ce que je vais essayer de faire. Lorsque vous parlez de «sûreté maritime», vous parlez surtout de ce que j’appellerais la «défense navale». Si une autre marine envahit notre pays, c’est notre marine qui réagit. Les choses sont assez claires lorsqu’on parle d’une marine qui en attaque une autre.

Le sénateur Banks: Vous avez raison, mais nous savons cela. Je vais vous donner un exemple de scénario où nous ne savons pas ce qui se passe, et c’est la raison pour laquelle nous vous avons demandé de présenter un autre scénario pour savoir ce que vous pensez. Qu’arrive-t-il si un méchant à Rotterdam envoie vers notre pays un navire ayant à son bord un conteneur renfermant une bombe radiologique ou abritant des personnes animées de mauvaises intentions à notre égard? Si le navire chargé de ce conteneur entre dans un port canadien et que le méchant décide de faire un mauvais coup avec ce qui se trouve dans ce conteneur pendant qu’il est dans un port canadien ou au moment où il s’y dirige, alors qui est responsable? Nous avons appris que ce n’était pas la Garde côtière. Ce n’est pas la marine non plus. La GRC aimerait bien faire quelque chose mais elle ne peut rien faire parce qu’elle n’a pas de navire capable de prendre la mer. À qui faut-il s’adresser?

Je veux m’assurer qu’on ne parle pas d’une invasion navale. Nous connaissons la réponse à cette question.

M. Frappier: Ce que j’essaie d’expliquer, c’est que la sûreté maritime est un spectre. À une extrémité, on a ce qu’on appelle une invasion navale. À l’autre extrémité, il y a des choses comme par exemple les règlements associés à la sécurité matérielle d’un port. C’est également un volet important de la sûreté maritime, mais au niveau des scénarios, c’est un peu moins palpitant. De toute évidence, un gouvernement doit avoir un système en place pour assurer toutes ces mesures de défense.

Le sénateur Banks: Nous avons trouvé la question de la sécurité portuaire très palpitante et nous avons rédigé un rapport sur la question que vous avez lu, j’espère.

M. Frappier: Je l’ai lu.

Ce que je dis, c’est que ces règlements font également partie de la sûreté maritime en ce qui concerne le gouvernement. Il n’est pas surprenant de voir des organisations différentes s’occuper de ces deux choses.

Le sénateur Banks: Bien sûr.

M. Frappier: L’autre chose, c’est qu’il y a beaucoup d’éléments dont nous parlons où ce sont les détails qui comptent. Tant qu’on ne connaît pas les détails, on ne sait pas s’il s’agit d’un incident terroriste ou d’un incident provoqué par le crime organisé. Dans les deux incidents, on pourrait essayer de faire passer des choses en contrebande en se servant d’un conteneur. Le gouvernement est organisé de telle façon que certains organismes et ministères sont chargés des dimensions différentes qui interviennent dans l’expression «sûreté maritime».

Dans le dernier exemple que vous avez donné, il y a quelques éléments de la sécurité gouvernementale qui sont associés. Premièrement, il y a la fonction du renseignement, qui, nous l’espérons, nous aurait permis d’apprendre quelque chose au sujet

the item leaving Rotterdam before it even set sail or certainly after it set sail. Certain departments and agencies have responsibility for doing that and are able to study that.

If you are talking about a situation where we know nothing about this container coming in, then the department that generally looks at containers coming in is involved, namely our Customs folks. Customs would have to do inspections for a whole bunch of different things. Do you call those inspections part of the marine security plan? Of course; they are critical to marine security. However, they are also very important with respect to preventing illegal drugs coming in, which you may not consider marine security.

Senator Banks: Yes, we do.

Mr. Frappier: You may, but others may consider that to be something different from marine security. I agree with you that drug detection is part of having good security. It is also the traditional role and maybe the appropriate role — getting back to who should decide — of Customs officials to inspect goods coming into the country. It is not surprising that they would be there.

You also commented that in many other countries, determining who is in charge becomes very easy. I am not sure that I would agree with that, depending on the scenario you look at. I do not think there is a country that does not have a customs department, section or whatever that has some operational requirements to do with customs.

The United States is currently going through a massive reorganization to try to pull together this Department of Homeland Security, which I am sure you have looked at as a model. They are certainly creating a large department that has a lot of the pieces, but it does not have all of the pieces for marine security. As we mentioned before, marine security also includes getting the intelligence that informs you that the container is coming in the first place.

Senator Banks: I can assure you that we are not looking at the Department of Homeland Security as a model. You mentioned a few items that concern us, things which were the reasons behind the questions that we asked you on April 7 about giving us a matrix and a sample of the kind of situations you are talking about so that we can understand in an emergent situation when certain things must come together. It is the coming together of them that concerns us. We are not so concerned about using the Department of Homeland Security as a model because we know we are better than that already. We know that we already have fewer disparate groups to bring together to answer those questions. We just want to know how they work, when they work and who is in charge.

de cette cargaison quittant Rotterdam avant même qu'un navire quitte le port ou, chose certaine, après qu'il a quitté le port. Certains ministères et organismes sont chargés de cela et ont les capacités pour agir.

S'il s'agit d'une situation où nous ne savons rien de ce conteneur qui s'en vient, alors le service qui est généralement responsable des conteneurs qui entrent chez nous intervient, nommément nos amis les Douanes. Les Douanes doivent procéder à des inspections sur une foule de choses différentes. Considérez-vous que ces inspections font partie du plan de la sûreté maritime? Bien sûr, elles sont même essentielles à la sûreté maritime. Cependant, elles jouent également un rôle très important lorsqu'il s'agit de prévenir l'entrée de stupéfiants, activité qui ne relève peut-être pas à votre avis de la sûreté maritime.

Le sénateur Banks: Nous croyons que si.

M. Frappier: Peut-être vous, mais il y en a peut-être d'autres qui pensent que cela n'a rien à voir avec la sûreté maritime. Je suis d'accord avec vous pour dire que la détection des stupéfiants fait partie d'un bon dispositif de sécurité. C'est aussi le rôle traditionnel et peut-être le rôle approprié — pour revenir à la question de savoir qui doit décider — des agents des douanes qui sont chargés d'inspecter les marchandises entrant dans notre pays. On ne se surprendrait pas de les voir intervenir ici.

Vous avez dit également que dans un grand nombre d'autres pays, il est très facile de savoir qui est le patron. Je n'en suis pas si sûr, tout dépend du scénario que vous avez. Je ne crois pas qu'il existe de pays où il n'y a pas de service des douanes, une section ou une unité quelconque qui a la responsabilité opérationnelle des douanes.

Les États-Unis procèdent en ce moment à une réorganisation massive pour créer ce département de la sécurité intérieure dont vous avez sûrement examiné le modèle. On est en train de créer un service colossal qui comporte des tas d'éléments, mais on n'y trouve pas tous les éléments de la sûreté maritime. Comme on l'a dit plutôt, la sûreté maritime, c'est aussi obtenir les renseignements qui vous permettent de savoir que le conteneur s'en vient.

Le sénateur Banks: Je peux vous assurer que nous ne considérons pas le département de la sécurité intérieure comme étant un modèle. Vous avez mentionné quelques éléments qui nous inquiètent, éléments qui sont à l'origine des questions que nous vous avons posées le 7 avril, et nous vous avons alors demandé de nous fournir un schéma et un exemple du genre de situations dont vous parlez pour que nous puissions comprendre la coordination qu'il doit y avoir dans une situation émergente. C'est cette coordination qui nous préoccupe. Ce n'est pas le modèle du département de la sécurité intérieure qui nous préoccupe parce que nous savons que nous sommes déjà meilleurs que ça. Nous savons que nous avons déjà moins d'unités distinctes à réunir pour répondre à ce genre de questions. Nous voulons seulement savoir comment elles fonctionnent, quand elles fonctionnent et qui est le patron.

We asked a question on April 7 about when one of these situations occurs, and it would be reasonable to call it an emergency. It does not give me any comfort at all to know that, when we ask a question about how this would work on April 7, we cannot get an answer by June 2, and today we still cannot get an answer. That does not fill me with confidence that we have the capacity to respond to an emergent situation.

I will not ask you another question, but I want to leave you with an indication of the nature of our frustration. The Department of Transport, which you described as being the lead agency for marine transportation, has no in-house intelligence gathering or assessing capability, as you have said in our written answers to us.

Mr. Frappier: No, we do not have an intelligence-gathering capability. We leave that for other intelligence branches. However, we do have an analysing capability.

Senator Banks: The Solicitor General, as I mentioned earlier, has no mechanical means of delivering an enforcement capability.

Mr. Frappier: I am not sure about that. How do you mean that?

Senator Banks: He has no ships available to him.

Mr. Frappier: The RCMP does have some boats.

Senator Banks: They have coastal vehicles, but they cannot go out 12 miles.

Mr. Frappier: They have access to naval ships, as was just mentioned.

Senator Banks: Could you write all these things down and explain to us in that matrix, in an emergent situation — and the choice of scenarios is yours — how this will work? You must have, given your office, compiled a model or a compendium outlining a number of possible scenarios. We would like to know what those are, and what action you have considered, and how all of these agencies — and we are sure they are all very capable people — would come together. We want to be assured that the information and the communication sharing and information sharing between those agencies will work in an emergent situation. That is not a question; it is a statement. Thank you.

Senator Forrestall: I think we should call it a night and ask Mr. Frappier to come back when he is ready to do so, and it should be sooner rather than later. So far, we have made little progress. We have discussing this for three quarters of an hour. Senator Banks is a shy and timid fellow, and would not want to insist on anything.

Mr. Chairman, the information I was looking for is fairly straightforward to address, as was the information requested by Senator Banks. I do not want to have to pick up the phone and call Mr. Frappier's office and ask who is looking after various things. An explanation from him or his officials would clear up any questions about the resources available, for example, to a

Le 7 avril nous avons demandé, lorsque ces situations se produisent, à quel moment il serait raisonnable de parler d'une urgence. Cela ne me reconforte pas du tout de savoir qu'après avoir posé la question le 7 avril nous n'ayons toujours pas obtenu de réponse le 2 juin et nous ne pouvons toujours pas en obtenir une aujourd'hui. Cela ne me rassure pas sur notre capacité de réagir en cas d'urgence.

Je ne vais pas vous poser une autre question, mais laissez-moi vous expliquer la nature de notre frustration. Le ministère des Transports, que vous avez décrit comme étant l'organisme responsable du transport maritime, n'a aucune capacité interne de recherche et d'évaluation de renseignements, comme vous l'avez dit dans les réponses que vous nous avez fait parvenir par écrit.

M. Frappier: Non, nous n'avons pas de capacité de recherche de renseignements. Nous laissons cela à d'autres organismes de renseignements. Nous avons cependant une capacité d'analyse.

Le sénateur Banks: Comme je l'ai déjà mentionné, le solliciteur général n'a aucun moyen mécanique d'assurer une capacité d'application.

M. Frappier: Je n'en suis pas certain. Que voulez-vous dire?

Le sénateur Banks: Il n'a aucun navire à sa disposition.

M. Frappier: La GRC a des bateaux.

Le sénateur Banks: Ils ont des embarcations, mais ils ne peuvent s'éloigner à plus de 12 milles de la côte.

M. Frappier: Ils ont accès à des navires militaires, comme je viens de le mentionner.

Le sénateur Banks: Pourriez-vous mettre tout cela par écrit et nous expliquer comment cela fonctionnerait dans une situation imminente — et vous avez le choix de scénarios. Votre bureau a dû compiler un modèle ou un recueil de scénarios possibles. Nous aimerions savoir quels sont ces scénarios, et quelles mesures vous avez envisagées, et comment tous ces organismes — et nous sommes certains que ce sont tous des gens très capables — travailleraient ensemble. Nous voulons qu'on nous assure que tout se passera bien entre ces organismes au niveau de l'échange d'information s'il y avait une situation imminente. Ce n'est pas une question; c'est une déclaration. Merci.

Le sénateur Forrestall: Je pense que nous devrions mettre fin à la séance et demander à M. Frappier de revenir lorsqu'il sera prêt à le faire, et ce devrait être le plus tôt possible. Jusqu'à présent, nous avons fait très peu de progrès. Nous discutons de cette question depuis trois quarts d'heure. Le sénateur Banks est un homme timide, et il ne voudrait pas insister sur quoi que ce soit.

Monsieur le président, l'information que je voulais obtenir est assez facile à fournir, tout comme l'information que demandait le sénateur Banks. Je ne veux pas être obligé de téléphoner au bureau de M. Frappier et demander qui s'occupe des divers dossiers. Une explication de sa part ou de la part des hauts fonctionnaires permettrait de tirer au clair toute question au sujet

fishing boat that might be called out. We do not know that. Is it too much to ask when we might have such information?

Mr. Frappier should be in a position to answer some of our questions or to tell us precisely who should be with him to answer our questions. For example, why are you here alone tonight? Are you the only one working tonight? The question is not rhetorical, although it might sound like that. I am seriously concerned. I have not been home for 10 days. I am sure you were home this morning.

Mr. Frappier: Yes, I was.

Senator Forrestall: I was not, and I must say that I do not appreciate sitting here at 9:30 in the evening and achieving nothing. If there is a reason why you cannot talk to us, tell us.

Mr. Frappier: You sent some questions. I am prepared to answer those questions. You are asking whether I believe that there should be changes in the organization of government. I have said those are not questions that I am prepared to answer.

Now you are saying: Prove to us that marine security is organized and that there is communications and so on. I am saying that the marine security area is a complicated one. It involves many departments. We have operational methods. We are using them as we speak on both coasts and in inland waters. That is different from saying you want to have a document submitted to the Senate committee. There are a lot of people who are going to want to make sure that is absolutely correct.

Senator Forrestall: Other colleagues may have questions.

The Chairman: Perhaps before your adjournment motion, I think that Senator Day has a couple of questions.

Senator Day: I do, Mr. Chairman. They are questions of clarification.

Mr. Frappier, I had a chance to read very quickly, as you were giving your answers to my colleague's questions, the answers or partial answers that you have given us in this document. I have two or three questions. It may save time to respond to them now to save some time when you come back, and you will obviously be coming back.

Could you expand on question number 10? You could do it now or later. You say that the Interdepartmental Marine Security Working Group reports, as required, to the ADM level public safety committee. Can you expand on "as required"? Is that when they ask you to report, so you only do so periodically, and how frequently is that? Is there an established time that you report? Do you give a full report? How does that work?

des ressources disponibles, par exemple, pour un bateau de pêche qui pourrait être appelé. Nous ne savons pas quelles sont ces ressources. Serait-ce trop vous demander de nous dire quand nous pourrions obtenir ces renseignements?

M. Frappier devrait être en mesure de répondre à certaines de nos questions ou de nous dire précisément qui devrait être avec lui pour répondre à nos questions. Par exemple, pourquoi êtes-vous seul ici ce soir? Êtes-vous le seul à travailler ce soir? Ce n'est pas une question de pure forme, même si c'est l'impression que cela peut donner. Cela me préoccupe vraiment. Cela fait 10 jours que je ne suis pas allé chez moi. Je suis sûr que vous étiez à la maison ce matin.

M. Frappier: Oui, je l'étais.

Le sénateur Forrestall: Eh bien moi, je ne l'étais pas, et je dois dire que je n'apprécie pas beaucoup le fait d'être ici ce soir à 21 h 30 et de n'obtenir aucune réponse. S'il y a une raison pour laquelle vous ne pouvez pas nous parler, dites-le-nous.

M. Frappier: Vous avez envoyé des questions. Je suis prêt à répondre à ces questions. Vous demandez si je crois que des changements devraient être apportés à l'organisation du gouvernement. J'ai dit que ce ne sont pas là des questions auxquelles je suis prêt à répondre.

Maintenant vous dites: prouvez-nous que la sécurité maritime est organisée et qu'il y a des communications, et cetera. Je dis que la sécurité maritime est une question complexe qui fait intervenir de nombreux ministères. Nous avons des méthodes d'opération. Nous les utilisons en ce moment sur les deux côtes et dans les eaux intérieures. Ce n'est pas la même chose que de dire que l'on veut qu'un document soit présenté au comité sénatorial. Il y a beaucoup de gens qui vont s'assurer que cela est absolument juste.

Le sénateur Forrestall: D'autres collègues ont peut-être des questions.

Le président: Avant de passer à votre motion d'ajournement, je pense que le sénateur Day voudrait poser quelques questions.

Le sénateur Day: Oui, monsieur le président. Ce sont des questions d'éclaircissement.

Monsieur Frappier, pendant que vous répondiez aux questions de mes collègues, j'ai eu l'occasion de lire très rapidement les réponses ou les réponses partielles que vous nous avez données dans ce document. J'ai deux ou trois questions. En y répondant maintenant, cela vous laissera davantage de temps lorsque vous reviendrez, et de toute évidence vous reviendrez.

Pouvez-vous nous parler davantage de la question numéro 10? Vous pouvez le faire maintenant ou plus tard. Vous dites que le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime fait rapport, au besoin, au comité de la sécurité publique au niveau du sous-ministre adjoint. Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez par «au besoin»? Est-ce lorsqu'il vous demande de faire rapport, de sorte que vous ne le faites que périodiquement, et à quelle fréquence le faites-vous? Y a-t-il un moment déterminé pour faire rapport? Présentez-vous un rapport complet? Comment est-ce que cela fonctionne?

Mr. Frappier: It is the former. It is upon request, or upon our request to have an agenda item on the meeting. The ADM level public safety committee meets frequently. I am not 100 per cent sure, but I think it is monthly or more often than that.

Senator Day: In the past year, how many times have you been asked to go and discuss issues with that committee?

Mr. Frappier: Probably three or four times.

Senator Day: Are all of the ADM-level people members of that committee, or only a smaller, select group?

Mr. Frappier: Not all the ADMs are on the committee, no. It is a smaller group. I do not know off the top of my head whether it is identical, but it is similar to the sort of group of departments that belongs within the marine security world. Again, if you go through who is involved in public safety and marine security, there is a lot of overlap. Certainly, the core departments are overlapped.

Senator Day: Our question was: Is there a senior level committee that meets on a regular basis to address Canadian maritime security issues? You talk about the interdepartmental group.

Mr. Frappier: That is at the director general level.

Senator Day: Yes. You say, periodically, as required, and four times in the last year you talked to an ADM-level public safety committee. Is that correct?

Mr. Frappier: Correct.

Senator Day: Is that your full answer to that question?

Mr. Frappier: That is our answer as we have it there. You are talked about Canadian maritime security issues, and it is a committee that just deals with those. The highest-level committee within the Government of Canada that looks specifically at Canadian maritime security is the Interdepartmental Marine Security Working Group. There are other senior levels, more senior levels, if that is what you are asking. That is why I put the ADM level at level one. We also have the deputy ministers' committee, which is associated with supporting the public safety and anti-terrorism committee, which also has a ministerial group headed by the Deputy Prime Minister.

More senior committees are overseeing things. As far as dealing with, on a regular basis, marine security, IMSWG is the highest-level committee.

Senator Day: You were turning our questions and responding about committees that meet on a regular basis. You were turning on that point.

M. Frappier: Il fait rapport sur demande, ou à notre demande si nous voulons qu'un point soit ajouté à l'ordre du jour de la réunion. Le comité de la sécurité publique du sous-ministre adjoint se réunit fréquemment. Je n'en suis pas certain à 100 p. 100, mais je pense qu'il se réunit tous les mois ou même plus fréquemment.

Le sénateur Day: Au cours de la dernière année, combien de fois vous a-t-on demandé de venir rencontrer ce comité pour discuter de questions?

M. Frappier: Sans doute trois ou quatre fois.

Le sénateur Day: Est-ce que tous ceux de l'Échelon de sous-ministre adjoint sont membres de ce comité, ou s'agit-il d'un plus petit groupe, d'un groupe spécial?

M. Frappier: Tous les sous-ministres adjoints ne font pas partie du comité, non. Il s'agit d'un plus petit groupe. Je ne pourrais dire comme ça si c'est la même chose, mais je pense que c'est semblable au groupe de ministères qui font partie du monde de la sûreté maritime. Encore une fois, lorsqu'on parle de sécurité publique et de sûreté maritime, il y a beaucoup de chevauchements. Il y a certainement chevauchement au niveau des principaux ministères.

Le sénateur Day: Notre question était la suivante: Y a-t-il un comité de haut niveau qui se réunisse régulièrement pour traiter de la question de la sûreté maritime au Canada? Vous parlez du groupe interministériel.

M. Frappier: C'est au niveau de directeur général.

Le sénateur Day: Oui. Vous dites que vous avez parlé à un comité de la sécurité publique de niveau de sous-ministre adjoint quatre fois au cours de la dernière année, et que vous le faites périodiquement, au besoin. Est-ce exact?

M. Frappier: C'est exact.

Le sénateur Day: Est-ce votre réponse complète à cette question?

M. Frappier: C'est notre réponse telle que nous l'avons donnée. Vous avez parlé des questions de sûreté maritime au Canada, et c'est un comité qui se penche uniquement sur ces questions. Le comité de plus haut niveau au sein du gouvernement canadien qui examine spécifiquement la question de la sûreté maritime au Canada est le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime. Il y a d'autres niveaux supérieurs, des échelons plus élevés, si c'est ce que vous voulez savoir. C'est pour cette raison que j'ai mis le niveau de sous-ministre adjoint au premier échelon. Il y a également le Comité des sous-ministres, qui appuie le Comité antiterrorisme et de sécurité publique, qui a également un groupe ministériel dirigé par le vice-premier ministre.

D'autres comités de haut niveau surveillent certains dossiers. En ce qui concerne la surveillance régulière de la sûreté maritime, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime est le comité de plus haut niveau.

Le sénateur Day: Vous êtes allé plus loin et vous avez répondu en parlant des comités qui se réunissent régulièrement.

Mr. Frappier: Those that meet on a regular basis, yes, but I also considered those with a specific focus on marine security. There are not many. There is, of course, the IMSWG.

Senator Day: It would be helpful if you could give us a list of all the committees and groups that are dealing with marine security so that we do not miss something. If you could expand on that answer for us, it would be helpful.

While you are making notes, there are a couple of points that I would like you to consider. Concerning question no. 15, the fourth bullet, you end the question with: "See attached list of..." The sentence was not completed. Could you finish that up for us and then tell us what list you were talking about?

Mr. Frappier: These were prepared for me. The attached list is the list that was given to you during my last presentation. It was more of a reminder to myself.

Senator Day: This was your reminder, not ours.

Mr. Frappier: That is right. It should not have appeared on yours. The slide I had last time I was here was "new marine security enhancements initiatives" and the seven themes associated with that.

Senator Day: I understand that now. We have that.

On the next page of your response, question 16, bullet 2, you say: "(Note: can be provided to the Committee if requested)." Is that a note from you, if we happen to request it? If so, could we have it?

Mr. Frappier: Yes, to both of those. The ISPS Code was an area I thought you might want to pursue. The ISPS Code is a formal code out of the International Maritime Organization. Because it is going to become such an important code across the country, Transport Canada has put together a helpful publication of 10 pages or so.

Senator Day: ISPS Code stands for International Ship and Port Facility Security Code; is that correct?

Mr. Frappier: Correct.

Senator Day: Has that been implemented or will it be implemented?

Mr. Frappier: Part of the initiative that we are undertaking currently is to implement that. The code itself was agreed upon at the last diplomatic conference of the IMO held last December. We were a pretty serious player in developing the code. At that point in time, Canada committed to implementing that code. As a matter of fact, that is why I could not make it here to appear before you the last time you asked me to come. I was in Halifax explaining the code to some of the stakeholders. We are developing regulations that will make the code a requirement.

M. Frappier: Ceux qui se réunissent régulièrement, oui, mais je parlais également de ceux qui se préoccupent spécifiquement de la sûreté maritime. Ils ne sont pas nombreux. Naturellement, il y a le GTISM.

Le sénateur Day: Il serait utile que vous nous donniez une liste de tous les comités et de tous les groupes qui se penchent sur la sûreté maritime, afin que rien ne nous échappe. Si vous pouviez nous donner une réponse plus détaillée, cela serait utile.

Puisque vous prenez des notes, j'aimerais porter à votre attention quelques points. À la question numéro 15, au quatrième point, vous terminez par: «Voir liste ci-jointe [...]» Vous ne terminez pas la phrase. Pourriez-vous la terminer pour nous et nous dire de quelle liste vous parlez?

M. Frappier: On a préparé ces réponses pour moi. La liste jointe est la liste qui nous a été remise lors de ma dernière comparution. C'était plutôt à titre d'aide-mémoire pour moi.

Le sénateur Day: C'était un aide-mémoire pour vous, non pas pour nous.

M. Frappier: C'est exact. Cela n'aurait pas dû être sur votre exemplaire. La dernière fois que j'étais ici, la diapo disait «nouvelles initiatives d'amélioration de la sécurité maritime» et énumérait les sept thèmes qui y étaient associés.

Le sénateur Day: Je comprends. Nous avons cela.

À la page suivante, en réponse à la question 16, deuxième point, vous dites: «(Note: peut être fourni au comité s'il en fait la demande).» Est-ce une note que vous avez écrite au cas où nous en ferions la demande? Si c'est le cas, pourrions-nous l'avoir?

M. Frappier: Oui, en réponse aux deux questions. Je pensais que vous vouliez peut-être poser des questions au sujet du code ISPS. Le code ISPS est un code officiel de l'Organisation maritime internationale. Étant donné que ce code deviendra tellement important au pays, Transports Canada a préparé une publication de 10 pages environ.

Le sénateur Day: Le code ISPS est le code international de sûreté des navires et des installations portuaires, n'est-ce pas?

M. Frappier: C'est exact.

Le sénateur Day: A-t-il été mis en vigueur ou le sera-t-il?

M. Frappier: Une partie de l'initiative que nous entreprenons à l'heure actuelle consiste à mettre en oeuvre ce code. Le code comme tel a été approuvé lors de la dernière conférence diplomatique de l'OMI qui s'est tenue en décembre dernier. Nous avons joué un rôle assez important dans l'élaboration du code. À ce moment-ci, le Canada s'est engagé à mettre en oeuvre le code. En fait, c'est pour cette raison que je n'ai pu comparaître devant votre comité la dernière fois que vous m'avez invité à le faire. J'étais à Halifax pour expliquer le code à certains intervenants. Nous sommes en train d'élaborer un règlement qui rendra le code obligatoire.

Senator Day: Presumably when we get this publication that you are going to produce to us, we will understand the difference between the International Ship and Port Facility Security Code and the Automatic Identification System.

Mr. Frappier: Yes. I can give you that in a short time. The AIS system is essentially a ship borne system. It is an instrument that is put on the ship and it will automatically transmit information about that ship.

Senator Banks: Do you mean information such as its direction and its speed?

Mr. Frappier: Yes, and its identification. Information of that nature will be transmitted.

The Coast Guard will be putting in place the shore-based component of the AIS, if you like. What you have now is a ship transmitting not quite continuously, but once every few minutes and the information is picked up on shore by the Coast Guard. They then can keep track of who is where and they will know where a ship is headed.

The International Ship and Port Facility Security Code is completely different but it does have a requirement that you shall have AIS. In that sense, there is a linkage. It is associated more with the new regulations that will be put in place with respect to how to design security around port facilities; how to design security within the ship; and make it mandatory for ships to have plans that show how they are going to do that.

It will then mandate how the international community, both shipping and port facilities, will communicate with each other as they approach. Both port facilities and ships will always be at three security levels. As a ship approaches the port, there is a protocol for communication to ensure that the level of security required by the ship can be given by the port, or the level of security required by the port can be given to the ship. We have developed protocols for how to do that.

Senator Day: You indicate that the International Ship and Port Facility Code will be implemented.

Mr. Frappier: Yes.

Senator Day: Could you tell me, first, is the AIS already in place? Are ships sending signals out now?

Mr. Frappier: It is not a requirement, but it will be. They are just starting to do that. The Great Lakes have started to have it. Within the next year and a half, all IMO-registered ships will be required to have it. We are just kicking off our stakeholder consultation across the country now concerning the ISPS Code. We expect to have the regulations in place requiring that to be done by the spring of next year.

Senator Day: Is the ISPS in conjunction with any other countries, the United States, European countries?

Le sénateur Day: Je présume que lorsque nous obtiendrons cette publication que vous nous ferez parvenir, nous comprendrons la différence entre ce code et le Système d'identification automatique.

M. Frappier: Oui. Je peux vous donner cela en peu de temps. Le SIA est essentiellement un système embarqué. C'est un instrument qui est installé sur le navire et qui transmet automatiquement de l'information au sujet de ce navire.

Le sénateur Banks: Voulez-vous parler d'information comme sa direction et sa vitesse?

M. Frappier: Oui, et son identification. De l'information de cette nature sera transmise.

La Garde côtière mettra en place l'élément du SIA basé à terre, si vous voulez. À l'heure actuelle, un navire ne transmet pas vraiment continuellement, mais une fois toutes les quelques minutes, et l'information est reçue à terre par la Garde côtière. Cette dernière peut alors savoir qui se trouve où et où se dirige chaque navire.

Le Code international de sûreté des navires et des installations portuaires est tout à fait différent mais il exige que l'on ait le SIA. En ce sens, il y a un lien. C'est davantage lié au nouveau règlement qui sera mis en vigueur pour ce qui est de la façon de concevoir la sécurité autour des installations portuaires; comment concevoir la sécurité dans le navire; et faire en sorte qu'il soit obligatoire que les navires aient des plans qui montrent comment ils feront cela.

Il précisera comment les gens de la communauté internationale, tant en ce qui concerne les installations portuaires que les navires, communiqueront ensemble lorsqu'un navire s'approche d'un port. Les installations portuaires et les navires auront toujours trois niveaux de sécurité. À mesure qu'un navire s'approche du port, il y a un protocole de communication afin de s'assurer que le niveau de sécurité requis par le navire peut être assuré par le port, ou que le niveau de sécurité requis par le port puisse être accordé au navire. Nous avons élaboré des protocoles sur la façon de procéder.

Le sénateur Day: Vous dites que le Code international sera mis en oeuvre.

M. Frappier: Oui.

Le sénateur Day: Pouvez-vous me dire d'abord si le SIA est déjà en place? Les navires envoient-ils des signaux à l'heure actuelle?

M. Frappier: Ce n'est pas obligatoire, mais ça le deviendra. Ça ne fait que commencer. Les Grands Lacs ont commencé à le mettre en place. Au cours des 18 prochains mois, tous les navires enregistrés auprès de l'Organisation maritime internationale seront tenus de l'avoir. Nous ne faisons que lancer notre consultation auprès des intervenants au pays concernant le Code international. D'ici le printemps prochain, nous devrions avoir en place le règlement exigeant que cela se fasse.

Le sénateur Day: Le Code international est-il mis en place conjointement avec d'autres pays, les États-Unis, les pays d'Europe?

Mr. Frappier: All IMO countries, which is certainly all countries that have ports or ships have agreed on a time frame. We have had a lot of interaction, and that has been sponsored, mostly, by the U.S. Coast Guard.

Senator Day: To each of our last three questions you responded by saying that this was outside the scope of your authority. You suggested we go talk to the Prime Minister. In each question, we asked you for your opinion. Are you telling us that it is outside your scope of authority to have or give an opinion on some of these issues?

Mr. Frappier: Correct.

Senator Day: I will look forward to having a chance to read this more thoroughly and visiting with you again in due course.

Senator Banks: Did you just say that it is outside the scope of your authority to have an opinion about these things?

Mr. Frappier: I was interpreting that to mean: "to give an opinion." I am sorry.

Senator Banks: Since you are the director general, I hope that you have an opinion, Mr. Frappier.

Mr. Frappier: I certainly have opinions, yes.

Senator Banks: In question number 15, the third bullet, you are asked whether the goal of the group you chair, the Interdepartmental Marine Security Working Group, is to establish a national marine security policy. Your answer was, no, an integrated national marine security policy is not presently one of the goals of the committee that you chair. Do you know whether an integrated national marine security policy is presently the goal of any department or body?

Mr. Frappier: This may be another semantic item. I do not know of anyone right now who is developing a national marine security policy that will be signed off as a policy and that will encompass — which is what I think you are making reference to — all the departments and all the different aspects of marine security. Currently, the structure is that individual ministers have certain mandated responsibilities and they would be expected to have their policies in place for those mandated areas. Therefore the role of the IMSWG is to ensure that those separate policies work well together and, in particular, do not conflict with each other so that, in the case of an emergent situation, as you called it, but even just with respect to programs, there is not interference between the different departments.

As far as producing a marine security policy that integrates all of those other policies, I do not know of anyone who does that now. I believe it would be us who would be doing it, if anyone were.

Senator Banks: I think, Mr. Frappier, that in some respects, and in respect of your answer to some of our questions, that you are exactly the right guy to whom we should ask those questions, so maybe we do have a semantic problem. Perhaps we have failed

M. Frappier: Tous les pays membres de l'OMI, c'est-à-dire tous les pays qui ont des ports ou des navires, se sont entendus sur un échéancier. Nous avons eu beaucoup d'interaction, et cela a été parrainé surtout par la Garce côtière américaine.

Le sénateur Day: À chacune de nos trois dernières questions, vous avez répondu en disant que ce n'était pas de votre ressort. Vous nous suggérez de parler au premier ministre. À chaque question, nous vous demandions votre avis. Êtes-vous en train de nous dire qu'il est en dehors de votre ressort d'avoir un avis ou de donner un avis sur certaines de ces questions?

M. Frappier: C'est exact.

Le sénateur Day: Je suis impatient de lire ce document plus en profondeur et de vous rencontrer à nouveau au moment voulu.

Le sénateur Banks: Venez-vous tout juste de dire qu'il est en dehors de votre ressort d'avoir une opinion au sujet de ces questions?

M. Frappier: Je croyais que cela voulait dire: «Donner une opinion.» Je suis désolé.

Le sénateur Banks: Puisque vous êtes le directeur général, j'espère que vous avez une opinion, monsieur Frappier.

M. Frappier: J'ai certainement des opinions, oui.

Le sénateur Banks: À la question numéro 15, au troisième point, on vous demande si l'objectif du groupe que vous présidez, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, consiste à établir une politique nationale en matière de sûreté maritime. Votre réponse est non, qu'à l'heure actuelle une politique nationale intégrée sur la sûreté maritime n'est pas l'un des objectifs du comité que vous présidez. Savez-vous si une politique nationale intégrée en matière de sécurité maritime est actuellement l'objectif d'un ministère ou d'un organisme?

M. Frappier: C'est peut-être une autre question de sémantique. Je ne connais personne à l'heure actuelle qui élabore une politique nationale sur la sécurité maritime qui sera approuvée comme une politique et qui comprendra — ce à quoi, je crois, vous faites allusion — tous les ministères et tous les différents aspects de la sécurité maritime. À l'heure actuelle, la structure veut que les ministres individuels aient certaines responsabilités mandatées et on s'attend à ce qu'ils aient des politiques en place dans ces domaines. Par conséquent, le rôle du GTISM consiste à s'assurer que ces différentes politiques sont bien coordonnées et, plus particulièrement, ne sont pas en conflit les unes avec les autres, de façon à ce qu'en situation d'urgence, comme vous le dites, mais aussi en ce qui concerne les programmes, il n'y ait aucune interférence entre les différents ministères.

Pour ce qui est de produire une politique sur la sécurité maritime qui intègre toutes ces autres politiques, je ne connais personne qui fasse cela à l'heure actuelle. Je crois que ce serait à nous de le faire, si quelqu'un le faisait.

Le sénateur Banks: Je pense, monsieur Frappier, qu'à certains égards, et étant donné votre réponse à certaines de nos questions, vous êtes exactement la bonne personne à qui nous devrions poser ces questions, alors nous avons peut-être effectivement un

to clearly identify what we mean when we say “marine security.” Maybe no one is thinking of it in the same breadth of context that we are thinking of it. We may not have made ourselves clear.

Thank you, Mr. Frappier, for the answers to the questions.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, we have some problems here. Might I suggest that we adjourn this session and continue in camera in the next room so we might further discuss the items on the agenda, as well as this impasse?

I wish to thank Mr. Frappier for coming. We hope when he comes back he can answer some of our questions, or tell us where to get authority. We might be able to do that, I do not know, but it seems to me it is a waste of your valuable time and a waste of our time to sit here having a little tête-à-tête. We are not learning anything, you are not learning anything, and so I move that the committee adjourn and continue in camera, unless there are other comments.

The Chairman: Is the committee comfortable with that?

Thank you, Mr. Frappier, we will be asking you to return.

Mr. Frappier: Perhaps I could make one comment. From the perspective of being a director general responsible for security, I have a very good knowledge of how marine security in broad terms is being run and I can go into a lot of depth with you as to the different interfaces going on and whatnot. When it comes to commenting on whether the design of the government right now is an appropriate design to optimize marine security or to move into the new era we are entering or that we are in with respect to marine security, puts me, as a public servant, at a considerable disadvantage. Therefore, if you really are going to go into machinery of government issues then it is probably not going to be helpful to put those questions to me.

The Chairman: We have not actually gone into machinery of government issues. We have asked you to outline a matrix of potential incidents off the coast of Canada, with the lead and support organizations and relationships, if any, and the existing policies for reference. We have asked you to describe what you are supposed to know about now. We have not asked to you redesign anything. We have not asked you to say whether it is good, bad or indifferent. We have asked you to tell us how it works. That is precisely what you said you would answer for us back on April 7.

Having said that, I would like to thank you for coming tonight. I want to put you on notice that you will be asked back again before the committee and we will be pursuing these questions again.

problème de sémantique. Nous n'avons peut-être pas réussi à identifier clairement ce que nous voulons dire lorsque nous parlons de sécurité maritime. Peut-être que personne n'y pense dans le même contexte que nous. Nous n'avons peut-être pas été clairs.

Merci, monsieur Frappier, pour vos réponses à nos questions.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, nous avons des problèmes. Puis-je proposer que nous levions la séance et que nous poursuivions à huis clos dans la pièce à côté afin de discuter davantage des points à l'ordre du jour et de cette impasse également?

Je voudrais remercier M. Frappier d'être venu. Nous espérons qu'il reviendra quand il pourra répondre à certaines de nos questions, ou nous dire qui pourra y répondre. Nous serons peut-être en mesure de faire cela, je ne le sais pas, mais il me semble que c'est pour nous une perte de temps d'être assis ici pour ce petit tête-à-tête. Nous n'apprenons rien, vous n'apprenez rien, et je propose donc que le comité lève la séance et poursuive à huis clos, à moins que d'autres veuillent faire des observations.

Le président: Le comité est-il à l'aise avec cela?

Merci, monsieur Frappier, nous vous demanderons de revenir nous rencontrer.

M. Frappier: Je pourrais peut-être faire une observation. Étant directeur général responsable de la sécurité, j'ai de très bonnes connaissances sur la façon dont la sécurité maritime fonctionne de façon générale et je peux vous parler en détail des différentes interfaces. Pour ce qui est de faire des observations sur l'efficacité des rouages actuels du gouvernement pour optimiser la sécurité maritime ou pour faire la transition dans cette nouvelle ère dans laquelle nous nous apprêtons à entrer, en ce qui a trait à la sécurité maritime, cela me met, en tant que fonctionnaire, dans une position délicate. Par conséquent, si vous voulez vraiment poser des questions au sujet de l'appareil gouvernemental, il ne serait sans doute pas très utile de me les poser à moi.

Le président: Nous n'avons pas en fait posé des questions au sujet de l'appareil gouvernemental. Nous vous avons demandé de nous dresser un schéma des incidents possibles aux larges des côtes du Canada, de nous indiquer les principales organisations qui interviendraient et qui apporteraient leur aide, les liens entre elles, s'il y en a, et les politiques existantes. Nous vous avons demandé de nous décrire ce que vous êtes censé savoir au sujet de la situation actuelle. Nous ne vous avons pas demandé de changer quoi que ce soit. Nous ne vous avons pas demandé si le système était bon ou mauvais. Nous vous avons demandé de nous décrire comment il fonctionne. C'est précisément ce que vous aviez dit, le 7 avril, que vous feriez.

Cela dit, je voudrais vous remercier d'être venu nous rencontrer ce soir. Je voudrais vous aviser que nous vous réinviterons à comparaître devant notre comité et que nous aborderons à nouveau ces questions.

To our public who are watching on television, if you have any 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.

This meeting is adjourned and will continue in camera in the next room.

The committee continued in camera.

Pour ceux qui nous regardent à la télévision, si vous avez des commentaires, vous pouvez visiter notre site Web au www.sen-sec.ca. Nous affichons les témoignages ainsi que les horaires d'audiences qui ont été confirmés. Autrement, vous pouvez communiquer avec la greffière du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir d'autre information ou de l'aide pour communiquer avec les membres du comité.

La séance est levée et nous poursuivrons à huis clos dans la pièce à côté.

Le comité poursuit ses délibérations à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Monday, May 26, 2003

As an individual:

Mr. James C. Kelly.

Monday, June 2, 2003

As an individual:

Captain (N) (Ret'd) John Dewar.

From the Department of Transport Canada:

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

TÉMOINS

Le lundi 26 mai 2003

À titre personnel:

M. James C. Kelly.

Le lundi 2 juin 2003

À titre personnel:

Le capitaine (M) (retraité) John Dewar.

De Transports Canada:

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