

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-second Parliament, 2015-16

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

FISHERIES AND OCEANS

*Chair:*

The Honourable FABIAN MANNING

---

Wednesday, October 26, 2016  
Thursday, October 27, 2016 (morning meeting)  
Thursday, October 27, 2016 (afternoon meeting)

---

Issue No. 7

*Eighth, ninth and tenth meetings:*

Study on Maritime Search and Rescue activities,  
including current challenges and opportunities

---

WITNESSES:  
(See back cover)

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

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président :*

L'honorable FABIAN MANNING

---

Le mercredi 26 octobre 2016  
Le jeudi 27 octobre 2016 (réunion du matin)  
Le jeudi 27 octobre 2016 (réunion de l'après-midi)

---

Fascicule n° 7

*Huitième, neuvième et dixième réunions :*

Étude sur les activités de recherche et sauvetage maritime,  
y compris les défis et les possibilités qui existent

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Fabian Manning, *Chair*

The Honourable Elizabeth Hubley, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

* Carignan, P.C. (or Martin)	Munson
Eaton	Poirier
Enverga	Raine
* Harder, P.C. (or Bellemare)	Sinclair
McInnis	Stewart Olsen
	Wallace
	Watt

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Eaton replaced the Honourable Senator Marshall (*October 19, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
PÊCHES ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Fabian Manning

*Vice-présidente* : L'honorable Elizabeth Hubley

et

Les honorables sénateurs :

* Carignan, C.P. (ou Martin)	Munson
Eaton	Poirier
Enverga	Raine
* Harder, C.P. (ou Bellemare)	Sinclair
McInnis	Stewart Olsen
	Wallace
	Watt

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité :*

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Eaton a remplacé l'honorable sénatrice Marshall (*le 19 octobre 2016*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

HALIFAX, Wednesday, October 26, 2016  
(17)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:36 p.m., in Admirals Room South, Conference Level, Four Points by Sheraton Halifax, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Enverga, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier and Stewart Olsen (7).

*In attendance:* Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

**WITNESSES:***Canadian Coast Guard:*

Wade Spurrell, Assistant Commissioner, Atlantic Region;  
Harvey Vardy, A/Superintendent, Maritime Search and Rescue, Joint Rescue Coordination Centre Halifax.

*National Defence and the Canadian Armed Forces:*

Major Rhonda Stevens, Officer in Charge, Joint Rescue Coordination Centre Halifax.

*Canadian Coast Guard:*

Brian LeBlanc, Executive Director, Canadian Coast Guard College.

*Nova Scotia Community College:*

Tom Gunn, Principal, Nautical Institute;  
Vivek Saxena, Academic Chair, Nautical Institute.

*Canadian Coast Guard Auxiliary:*

Frank Boudreau, President, Maritimes;  
Darcy Henn, Manager, Maritimes.

It was agreed:

That coverage by electronic and photographic media of the committee's public proceedings today be allowed with the least possible disruption of its hearing.

The chair made a statement.

Mr. Spurrell and Major Stevens made a statement and, together with Mr. Vardy, answered questions.

**PROCÈS-VERBAUX**

HALIFAX, le mercredi 26 octobre 2016  
(17)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 13 h 36, dans la pièce Admirals South, niveau conférence, du Four Points par Sheraton Halifax, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Enverga, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier et Stewart Olsen (7).

*Également présente :* Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :***Garde côtière canadienne :*

Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique;  
Harvey Vardy, surintendant intérimaire, recherche et sauvetage maritimes, Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax.

*Défense nationale et les Forces armées canadiennes :*

Major Rhonda Stevens, officier responsable, Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax.

*Garde côtière canadienne :*

Brian LeBlanc, directeur exécutif, Collège de la Garde côtière canadienne.

*Nova Scotia Community College :*

Tom Gunn, directeur, Nautical Institute;  
Vivek Saxena, directeur de programme, Nautical Institute.

*Garde côtière auxiliaire canadienne :*

Frank Boudreau, président, Maritimes;  
Darcy Henn, gestionnaire, Maritimes.

Il est convenu :

Que le comité permette la diffusion de ses délibérations publiques par les médias électroniques, mais de manière à déranger le moins possible ses travaux.

Le président prend la parole.

M. Spurrell et le major Stevens font un exposé puis, avec M. Vardy, répondent aux questions.

At 3:15 p.m., the committee suspended.

At 3:36 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Messrs. LeBlanc, Gunn and Saxena each made a statement and answered questions.

At 4:49 p.m., the committee suspended.

At 4:55 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Messrs. Boudreau and Henn made a statement and answered questions.

At 5:37 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

HALIFAX, Thursday, October 27, 2016  
(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9:03 a.m., in Admirals Room South, Conference Level, Four Points by Sheraton Halifax, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Enverga, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier and Stewart Olsen (7).

*In attendance:* Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

*WITNESSES:*

*Atlantic Pilotage Authority Canada:*

Captain Sean Griffiths, Chief Executive Officer.

*Marine Atlantic:*

Murray Hupman, Vice President (Operations);

Captain Shri Madiwal, Director Fleet Operations.

*Canadian Council of Professional Fish Harvesters:*

Jean Lanteigne, President.

*Fisheries Safety Association of Nova Scotia:*

Stewart Franck, Executive Director.

À 15 h 15, la séance est suspendue.

À 15 h 36, la séance reprend.

Le président prend la parole.

MM. LeBlanc, Gunn et Saxena font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 16 h 49, la séance est suspendue.

À 16 h 55, la séance reprend.

Le président prend la parole.

MM. Boudreau et Henn font un exposé et répondent aux questions.

À 17 h 37, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

HALIFAX, le jeudi 27 octobre 2016  
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 9 h 3, dans la pièce Admirals South, niveau conférence, du Four Points par Sheraton Halifax, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Enverga, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier et Stewart Olsen (7).

*Également présente :* Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Administration de pilotage de l'Atlantique Canada :*

Capitaine Sean Griffiths, directeur général.

*Marine Atlantique :*

Murray Hupman, vice-président (Opérations);

Capitaine Shri Madiwal, directeur, Opérations de la flotte.

*Conseil canadien des pêcheurs professionnels :*

Jean Lanteigne, président.

*Fisheries Safety Association of Nova Scotia :*

Stewart Franck, directeur exécutif.

*Prince Edward Island Fisherman's Association:*

Craig Avery, President;

Mitchell Jollimore, Secretary.

It was agreed:

That coverage by electronic and photographic media of the committee's public proceedings today be allowed with the least possible disruption of its hearing.

The chair made a statement.

Messrs. Hupman, Madiwal and Griffiths each made a statement and answered questions.

At 10 a.m., the committee suspended.

At 10:20 a.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Messrs. Avery, Jollimore, Lanteigne and Franck each made a statement and answered questions.

At 11:57 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

HALIFAX, Thursday, October 27, 2016  
(19)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:06 p.m., in Admirals Room South, Conference Level, Four Points by Sheraton Halifax, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Enverga, Manning, McInnis, Munson and Stewart Olsen (5).

*In attendance:* Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

*WITNESSES:*

*Independent Marine Ports Association of Canada:*

Tim Gilfof, President.

*Bayside Port Corporation:*

Darrell Weare, Chief Operating Officer.

*Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard :*

Craig Avery, président;

Mitchell Jollimore, secrétaire.

Il est convenu :

Que le comité permette la diffusion de ses délibérations publiques par les médias électroniques, mais de manière à déranger le moins possible ses travaux.

Le président prend la parole.

MM. Hupman, Madiwal et Griffiths font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 10 heures, la séance est suspendue.

À 10 h 20, la séance reprend.

Le président prend la parole.

MM. Avery, Jollimore, Lanteigne et Franck font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 11 h 57, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

HALIFAX, le jeudi 27 octobre 2016  
(19)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 13 h 6, dans la pièce Admirals South, niveau conférence, du Four Points par Sheraton Halifax, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Enverga, Manning, McInnis, Munson et Stewart Olsen (5).

*Également présente :* Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Independent Marine Ports Association of Canada :*

Tim Gilfof, président.

*Bayside Port Corporation :*

Darrell Weare, chef des opérations.

*As an individual:*

Ronald Pelot, Professor, Marine Affairs Program, Department of Industrial Engineering, Dalhousie University.

Lois Drummond, Member, Canadian Coast Guard Auxiliary.

The chair made a statement.

Messrs. Weare and Gilfoy each made a statement and answered questions.

At 1:51 p.m., the committee suspended.

At 2:02 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Ms. Drummond and Mr. Pelot each made a statement and answered questions.

At 2:41 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

*À titre personnel :*

Ronald Pelot, professeur, Programme des affaires maritimes, Département de génie industriel, Université Dalhousie;

Lois Drummond, membre, Garde côtière auxiliaire canadienne.

Le président prend la parole.

MM. Weare et Gilfoy font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 13 h 51, la séance est suspendue.

À 14 h 2, la séance reprend.

Le président prend la parole.

Mme Drummond et M. Pelot font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 14 h 41, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier du comité,*

Maxwell Hollins

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

HALIFAX, Wednesday, October 26, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:36 p.m. to continue its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

**Senator Fabian Manning** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Good afternoon. My name is Fabian Manning and I am a senator from Newfoundland and Labrador. I am pleased to chair this meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

Before I give the floor to our witnesses I would like to ask members of the committee to introduce themselves, starting on my immediate right.

**Senator Stewart Olsen:** Carolyn Stewart Olsen, New Brunswick.

**Senator Hubley:** Elizabeth Hubley, Prince Edward Island, Deputy Chair.

**Senator Munson:** Jim Munson, Ontario, but my heart is in New Brunswick.

**Senator Poirier:** Rose-May Poirier, New Brunswick.

**Senator McInnis:** Senator Tom McInnis, Nova Scotia.

**Senator Enverga:** Senator Tobias Enverga from Ontario but I arrived in Canada at St. John's, Newfoundland.

**The Chair:** He tries to convince me he is half a Newfoundlander.

The committee is continuing its study on Maritime Search and Rescue activities including current challenges and opportunities. This afternoon we will be hearing about and discussing Maritime SAR operations in the Atlantic region. I will ask our guests to introduce themselves shortly.

We have spent a couple of days here in Nova Scotia visiting several areas. Certainly it has been a very worthwhile exercise for members of the committee. I am sure we will be hearing about some of that this afternoon.

First I would like to ask our guests to introduce themselves and to state their roles and positions. Then I understand we will go to opening remarks and afterward we will go to our senators who I am sure will have some questions they would like to ask.

**Major Rhonda Stevens, Officer in Charge, Joint Rescue Coordination Centre Halifax, National Defence and the Canadian Armed Forces:** Good afternoon. Mr. Chair and senators, my name is Major Rhonda Stevens. I am the officer in charge of the Joint Rescue Coordination Centre here in Halifax.

**TÉMOIGNAGES**

HALIFAX, le mercredi 26 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans s'est réuni aujourd'hui, à 13 h 36, pour poursuivre son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

**Le sénateur Fabian Manning** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Bonjour. Je m'appelle Fabian Manning et je suis un sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador. Je suis heureux de présider cette réunion du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Avant de donner la parole à nos témoins, je vais demander aux membres du comité de se présenter, en commençant sur ma droite.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Carolyn Stewart Olsen, Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice Hubley :** Elizabeth Hubley, Île-du-Prince-Édouard, vice-présidente.

**Le sénateur Munson :** Jim Munson, Ontario, mais mon cœur est au Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice Poirier :** Rose-May Poirier, Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur McInnis :** Sénateur Tom McInnis, Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Enverga :** Sénateur Tobias Enverga, de l'Ontario, mais je suis arrivé au Canada à St. John's, Terre-Neuve.

**Le président :** Il essaie de me convaincre qu'il est à moitié Terre-Neuvien.

Le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et possibilités qui existent. Cet après-midi nous allons entendre des témoignages portant sur les opérations de recherche et de sauvetage maritime dans la région atlantique, puis nous ouvrirons une discussion. Je vais demander à nos invités de se présenter brièvement.

Nous avons passé deux jours ici en Nouvelle-Écosse à visiter différents secteurs. Cela a clairement été un exercice fructueux pour les membres du comité. Je suis sûr que nous en entendrons parler au cours de l'après-midi.

Je voudrais tout d'abord demander à nos témoins de se présenter et de décrire leurs rôles et fonctions. Ensuite nous passerons aux remarques liminaires avant de donner la parole à nos sénateurs qui auront, j'en suis certain, des questions à poser.

**Major Rhonda Stevens, officier responsable, Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax, Défense nationale et les Forces armées canadiennes :** Bonjour. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je suis le major Rhonda Stevens, officier responsable du Centre conjoint de coordination de sauvetage ici à Halifax.

**Wade Spurrell, Assistant Commissioner, Atlantic Region, Canadian Coast Guard:** Good afternoon. My name is Wade Spurrell. I am Assistant Commissioner for the Canadian Coast Guard in the Atlantic region.

**Harvey Vardy, A/Superintendent, Maritime Search and Rescue, Joint Rescue Coordination Centre Halifax, Canadian Coast Guard:** Good afternoon. My name is Harvey Vardy. I am Acting Superintendent for Maritime Search and Rescue in the Atlantic region.

**The Chair:** I would ask committee members if we could an agreement that the recording of the meeting by electronic means be permitted, provided that it causes the least possible interruption of the committee's deliberations. It is so moved. Is that agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Maj. Stevens:** Mr. Chair and senators, I am extremely honoured to have been given the opportunity to appear before you this afternoon and discuss the logistics of Maritime Search and Rescue interventions at the Joint Rescue Coordination Centre here in Halifax.

I have been the officer in charge of JRCC Halifax for the past two years. I am very proud to be in this position, especially having grown up in a small fishing community in Outport, Newfoundland, where most of my family makes their livelihood on the water. I have been in the Canadian Armed Forces for 24 years and have amassed over 3,000 hours as a search and rescue navigator on the Buffalo aircraft and as a navigator instructor on the Dash 8.

The Joint Rescue Coordination Centre in Halifax is one of three search and rescue centres in Canada. It is jointly operated by the Canadian Armed Forces and the Canadian Coast Guard. JRCC Halifax is equipped with trained staff capable of controlling and coordinating search operations. Within JRCC Halifax, Canadian Armed Forces personnel conduct the coordination and control of aeronautical SAR operations while Coast Guard personnel conduct the coordination and control of maritime operations, all functioning together effectively as a team to ensure that the response to distress incidents is coordinated effectively.

JRCC Halifax has a total of 30 Coast Guard and Canadian Armed Forces coordinators. Each shift at JRCC is 12 hours long and consists of three Coast Guard coordinators, one aeronautical and one air assistant. The coordinators are specialists in operational search and rescue, having sailed and held watchkeeping tickets on Coast Guard vessels or having flown Canadian Armed Forces search and rescue aircraft.

**Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique, Garde côtière canadienne :** Bonjour. Je m'appelle Wade Spurrell. Je suis commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne dans la région de l'Atlantique.

**Harvey Vardy, surintendant intérimaire, recherche et sauvetage maritimes, Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax, Garde côtière canadienne.** Bonjour. Je m'appelle Harvey Vardy. Je suis surintendant intérimaire de la recherche et du sauvetage maritime dans la région atlantique.

**Le président :** Je vais demander aux membres du comité de nous mettre d'accord pour que l'enregistrement de cette réunion par des moyens électroniques soit permis, pourvu que cela provoque le moins d'interruptions possible dans les délibérations du comité. La motion est proposée, est-elle adoptée?

**Des voix :** Adoptée.

**Maj Stevens :** Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je suis extrêmement honorée d'avoir l'occasion de me présenter devant vous et de discuter des mesures logistiques liées aux opérations de recherche et de sauvetage maritimes au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, le CCCOS Halifax.

Je suis l'officier responsable du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage à Halifax depuis deux ans. Je suis très fier d'occuper ce poste, en particulier étant donné que j'ai grandi dans un petit village de pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador, où la plupart des membres de ma famille travaillent sur l'eau. Je fais partie des Forces armées canadiennes depuis 24 ans et j'ai cumulé plus de 3 000 heures à titre de navigateur de missions de recherche et de sauvetage à bord d'avions Buffalo ainsi qu'à titre d'instructeur sur Dash 8.

Le Centre de coordination des opérations de sauvetage — Halifax est l'un des trois centres de recherche et de sauvetage au Canada et est exploité conjointement par les Forces armées canadiennes, les FAC, et la Garde côtière canadienne. Le CCCOS Halifax est pourvu d'un personnel formé, capable de contrôler et de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage, le SAR. Au sein du CCCOS Halifax, les membres des FAC assurent la coordination et le contrôle des opérations de SAR aéronautiques alors que les membres de la Garde côtière canadienne assurent la coordination et le contrôle des opérations maritimes, tous travaillent en équipe pour veiller à ce que les interventions en cas d'incidents de détresse soient coordonnées efficacement.

Le CCCOS Halifax compte un total de 30 coordonnateurs de la Garde côtière et des FAC. Chaque quart de travail au CCCOS dure 12 heures et est assuré par trois coordonnateurs de la Garde côtière, un coordonnateur aéronautique et un adjoint aux opérations aériennes. Les coordonnateurs sont des spécialistes des opérations de SAR. Ils ont navigué et obtenu leur certificat de chef de quart à bord de navires de la Garde côtière ou ont volé à bord d'aéronefs de recherche et de sauvetage des FAC.

Prior to becoming qualified as a coordinator at JRCC each selected candidate must successfully complete a series of essential qualifications including the search and rescue mission coordinator course at the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia. Once at the rescue centre the coordinator undergoes months of intensive training prior to being evaluated and certified. JRCC Halifax provides search and rescue services in both official languages.

To date JRCC responded to 2,204 cases in 2016. A case is opened whenever the search and rescue system is activated and a response of any level is required. SAR cases are classified as aeronautical, maritime or humanitarian. As 80 per cent of the Halifax search and rescue region consists of ocean, the majority of the SAR cases are of a maritime nature.

In preparation for a shift coordinators are briefed on numerous mission critical items including weather conditions in the region, the status of primary and secondary search and rescue resources and activities of increased risk within the region such as the opening of a high-risk fishery and exercises. Being aware of mission critical criteria enables assessments to be made in a timely manner when a distress call is received.

In emergency situations requiring immediate assistance positive action must be taken quickly. Search and rescue mission coordinators must use his or her judgment and experience to assess and determine the degree of the emergency. Safety of all involved is paramount.

Communication in search and rescue is vital and it consists of a number of components. These include the means by which the Joint Rescue Coordination Centre receives the distress alert, communication between JRCC and the resources and agencies that are responding to a distress case, and communication with the public and the next of kin.

JRCC utilizes and relies on a wide array of communication tools that extend internationally and are key to conducting the mission. These tools include the 406 megahertz distress beacon, satellites, high frequency radios, iridium and cellular phones to name a few.

As I mentioned JRCC Halifax's role is to conduct, coordinate and control the response to a SAR case. The response often involves a combination of resources and agencies. Search and rescue resources are located strategically throughout the region and they maintain a 24-7 readiness posture with highly skilled and trained search and rescue crews.

Avant d'être qualifié au titre de coordonnateur du CCCOS, chaque candidat sélectionné doit réussir une série de qualifications essentielles, notamment le cours de coordonnateur de mission SAR au Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Une fois au Centre de sauvetage, le coordonnateur doit suivre une formation intensive en cours d'emploi pendant plusieurs mois avant de subir une évaluation et d'obtenir l'accréditation. Le CCCOS Halifax offre des services de SAR dans les deux langues officielles.

Le CCCOS Halifax est intervenu dans 2 204 cas jusqu'à maintenant en 2016. Un dossier est ouvert chaque fois que le système de SAR est activé et qu'une intervention est nécessaire, quel que soit le niveau. Les dossiers de SAR sont classés en trois catégories : aéronautique, maritime ou humanitaire. Étant donné que 80 p. 100 de la région de recherche et de sauvetage de Halifax couvre l'océan, la majorité de nos dossiers de SAR est de nature maritime.

Durant les préparatifs en vue de leur quart de travail, les coordonnateurs reçoivent un briefing sur de nombreux éléments essentiels aux missions, notamment les conditions météorologiques dans la région, l'état des ressources de SAR principales et secondaires ainsi que les activités à risque élevé dans la région, notamment l'ouverture de la saison de la pêche à haut risque et les exercices qui ont lieu dans notre région. Le fait de connaître les éléments essentiels à la mission permet d'effectuer des évaluations en temps opportun lorsque l'on reçoit un appel de détresse.

Les cas d'urgence nécessitent une intervention immédiate et des mesures positives doivent être prises rapidement. Les coordonnateurs de mission de SAR doivent faire appel à leur jugement et à leur expérience pour évaluer le degré d'urgence. Il est essentiel d'assurer la sécurité de tous les participants.

Dans le cadre de missions de recherche et de sauvetage, la communication est fondamentale et consiste en un certain nombre d'éléments, dont les moyens par lesquels le CCCOS reçoit l'appel de détresse, la communication entre le CCCOS et les ressources et organismes qui participent à l'intervention ainsi que la communication avec le public et le plus proche parent.

Le CCCOS compte sur un large éventail d'outils de communication à l'échelle internationale qui sont essentiels au déroulement de la mission. Parmi ces outils, notons les balises de détresse 406 MHz, les satellites, les radios haute fréquence, le système Iridium et les téléphones cellulaires.

Comme je l'ai mentionné, le rôle du CCCOS Halifax est de diriger, de coordonner et de contrôler l'intervention en cas d'incident de SAR. L'intervention nécessite souvent la participation d'une combinaison de ressources et d'organismes. Les ressources de SAR sont situées stratégiquement dans l'ensemble de la région. Des équipes de SAR compétentes et hautement qualifiées se tiennent prêtes 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Resources include Canadian Armed Forces and Canadian Coast Guard primary and secondary SAR resources, Coast Guard auxiliary vessels located throughout the region, Civil Air Search and Rescue Association volunteers, vessels of opportunity, offshore oil rigs, and many others.

I will close by sharing with you the example of a recent effort to rescue five sailors whose racing trimaran capsized while crossing the Atlantic Ocean on July 17 some 360 nautical miles southeast of Newfoundland. The vessel issued a distress signal shortly after midnight. The captain had sustained serious injury and his four crew members clung to the overturned vessel. Upon receiving the distress alert air and marine coordinators at JRCC Halifax immediately jumped into action coordinating the rescue response.

A Cormorant helicopter and Hercules aircraft were tasked as well as the Coast Guard vessel *Leonard J. Cowley*. Simultaneously a distress broadcast was issued and a search for all vessels in the area was conducted. A motor tanker transiting through the area responded to the distress broadcast and extracted the five sailors from the Atlantic Ocean.

The Cormorant helicopter crew was able to use an offshore oil platform to refuel and extend its range. The injured crew member was hoisted on to the Cormorant, flown to the Health Sciences Centre in St. John's, Newfoundland, and successfully transferred to Eastern Health services. The remaining crew was transferred to the Coast Guard ship and provided treatment by the rescue specialist as they continued to port.

The national SAR program is a co-operative effort by federal, provincial and municipal governments along with SAR organizations. The collaboration and contingency plans established with the many agencies and SAR partners involved with search and rescue is key to coordinating and conducting an effective rescue and in turn meeting the national search and rescue objective of preventing loss of life and injury.

That concludes my opening remarks. I would like to thank you, Mr. Chair and the committee members, for providing me an opportunity to address you today.

**Mr. Spurrell:** I will be making opening remarks on behalf of myself and Mr. Vardy.

[Translation]

Mr. Chair, senators, thank you very much for the opportunity to testify before the committee. My name is Wade Spurrell and I am the Assistant Commissioner of the Canadian Coast Guard, Atlantic Region. Also appearing with me here today from the Coast Guard is Harvey Vardy, Superintendent, Maritime Search and Rescue. As the Assistant Commissioner for the Canadian

Les ressources comprennent notamment les ressources de SAR principales et secondaires des FAC et de la Garde côtière, les navires auxiliaires de la Garde côtière qui sont situés dans l'ensemble de la région, les bénévoles de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, les navires de passage et les plateformes pétrolières extracôtières.

Je terminerai en vous racontant une récente intervention pour sauver cinq marins, dont le trimaran de course a chaviré alors qu'il traversait l'océan Atlantique le 17 juillet dernier, à 360 milles marins au sud-est de Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire a émis un signal de détresse peu après minuit. Le capitaine était gravement blessé et les quatre membres de l'équipage s'étaient accrochés au navire chaviré. Après avoir reçu l'alerte de détresse, les coordonnateurs aériens et maritimes du CCCOS Halifax ont immédiatement entrepris la coordination de l'intervention de sauvetage.

On a affecté un hélicoptère Cormorant, un avion Hercules ainsi que le navire de la Garde côtière *Leonard J. Cowley*. Simultanément, un message de détresse a été émis et on a procédé à une recherche de tous les navires dans les environs. Un navire-citerne qui traversait le secteur a répondu au message de détresse et a extrait les cinq marins de l'océan Atlantique.

L'équipage de l'hélicoptère Cormorant a pu utiliser une plateforme pétrolière extracôtière pour se ravitailler en carburant et élargir son rayon d'action. Le marin blessé a été hissé à bord de l'hélicoptère Cormorant, transporté au Centre des sciences de la santé à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, puis transféré avec succès aux services Eastern Health. Le reste de l'équipage a été transporté vers le navire de la Garde côtière et a reçu des soins par les spécialistes en sauvetage durant le trajet.

Le Programme national de recherche et de sauvetage est le fruit d'un effort conjoint de l'administration fédérale, provinciale et municipale et d'autres organismes SAR. La collaboration et les plans de contingence mis en place par les nombreux organismes et partenaires de SAR qui participent aux missions de recherche et de sauvetage sont essentiels à la coordination et à l'exécution d'un sauvetage efficace. Cela permet de satisfaire à l'objectif du programme, qui consiste à prévenir les décès et les blessures.

Voilà qui met fin à ma présentation. Je souhaite remercier le président et les membres du comité de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

**M. Spurrell :** Je vais faire mes remarques liminaires en mon nom et en celui de M. Vardy.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, de me permettre de témoigner devant le comité. Je m'appelle Wade Spurrell et je suis commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, région de l'Atlantique. M. Harvey Vardy, surintendant du Programme de recherche et de sauvetage, fera également une présentation aujourd'hui. En tant que

Coast Guard, Atlantic Region, it is a pleasure to appear before you to talk about the Coast Guard's role in maritime search and rescue in Canada.

The safety of life at sea is of utmost importance, and I can tell you with confidence that the men and women of the Coast Guard, both serving in the fleet and posted ashore, have the utmost pride in our role in the national search and rescue program.

The Canadian Coast Guard, Atlantic Region, was formed in 2012, combining the former Newfoundland and Labrador region and the Maritimes region. It encompasses the four Atlantic provinces: Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island.

[English]

In the Atlantic region we have 1,838 employees of which 1,180 are seagoing and approximately 658 are shore based. We have 20 large vessels, 21 small vessels including 15 SAR lifeboats, 9 helicopters and 9 seasonal inshore rescue base stations.

As part of the Department of Fisheries and Oceans the Coast Guard is the principal civilian maritime operational arm of the Government of Canada. The Coast Guard operates a fleet of vessels and provides services for search and rescue, environmental response, ice-breaking, marine navigation services, and marine communications and traffic services. The Coast Guard also provides maritime support and services to departmental programs of science and fisheries conservation and protection as well as to other agencies in all levels of government.

With search and rescue being a fundamental Coast Guard program we are responsible for a number of SAR tasks. These include the detection of maritime incidents and with the assistance of the Department of National Defense the coordination, control and conduct of SAR operations in maritime SAR situations within Canadian areas of federal responsibility; the provision of maritime resources to help with aeronautical SAR operations as necessary; and when and where available the provision of search and rescue resources to assist in humanitarian and civil incidents within provincial, territorial or municipal areas.

Today I would like to focus on search and rescue in Eastern Canada. The Halifax search and rescue region is one of three search and rescue regions in Canada. It encompasses all of the Atlantic provinces, half of Quebec, the southern half of Baffin Island, and eastward to 30°W longitude. It is a very busy region for search and rescue activity.

commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, région de l'Atlantique, je suis heureux de me présenter devant vous pour vous parler du rôle de la Garde côtière dans le domaine de la recherche et du sauvetage maritimes au Canada.

La sauvegarde de la vie humaine en mer est une priorité absolue, et je peux vous assurer que les hommes et les femmes qui travaillent au sein de la Garde côtière, tant dans la flotte qu'au sol, sont très fiers du rôle qu'ils jouent dans le Programme national de recherche et de sauvetage.

La Direction de la région de l'Atlantique de la Garde côtière canadienne a été créée en 2012 et regroupe l'ancienne région de Terre-Neuve-et-Labrador et des Maritimes. Elle englobe les quatre provinces de l'Atlantique, soit Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard.

[Traduction]

La région de l'Atlantique compte 1 838 employés : 1 180 membres du personnel navigant et 658 membres du personnel à terre. Nous possédons 20 grands navires, 21 petits navires — y compris 15 bateaux de sauvetage SAR —, 9 hélicoptères et 9 stations saisonnières d'embarcations de sauvetage côtier.

Faisant partie de Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne est le principal organisme opérationnel maritime civil du gouvernement du Canada. Elle gère une flotte de navires et offre des services de recherche et de sauvetage, d'intervention environnementale, de déglacage, de navigation maritime et de communication et de trafic maritimes. Elle apporte également un soutien maritime et offre des services aux programmes ministériels du Secteur des sciences de la Direction de la conservation et de la protection des pêches, ainsi qu'à d'autres organismes de tous les niveaux de gouvernement.

Le Programme de recherche et de sauvetage est l'un des programmes les plus importants de la Garde côtière et nous sommes responsables de plusieurs tâches, notamment de la détection des incidents maritimes et, avec l'aide du ministère de la Défense nationale, le MDN, de la coordination, du contrôle et de la conduite des opérations de recherche et de sauvetage en mer dans les zones relevant de la responsabilité du fédéral, de la prestation de ressources maritimes afin de contribuer aux opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques au besoin et, dans la mesure du possible, de la prestation de ressources de recherche et de sauvetage dans le cadre d'incidents humanitaires et civils dans les secteurs provinciaux, territoriaux ou municipaux.

Aujourd'hui, j'aimerais mettre l'accent sur la recherche et le sauvetage dans l'Est du Canada. La région de recherche et de sauvetage d'Halifax, l'une des trois régions de recherche et de sauvetage du Canada, englobe toutes les provinces de l'Atlantique, la moitié est du Québec, la moitié sud de l'île de Baffin et tout le secteur vers l'est jusqu'au point 30° O au milieu de l'océan Atlantique. Il s'agit d'une région où se déroulent de nombreuses opérations de recherche et de sauvetage.

From 2011 to 2015 the JRCC coordinated an average of 2,375 cases each year with maritime cases averaging 1,635 yearly. Search and rescue activities in the Halifax SRR do not come without challenges. The Halifax SRR covers 4.7 million square kilometres. When we are talking about an area so vast, one of the first challenges is getting to the outermost reaches of our region. Whether transiting in the southern portion of our region to the Canadian Arctic or halfway across the Atlantic Ocean, the required immense distances to be covered could mean hours before an aircraft or vessel could be on scene.

In addition to their geographical size the coastlines of the Atlantic region offer some of the world's most challenging environmental conditions for maritime SAR activity. On the East Coast there are severe sea state and storm force winds, freezing spray, ice cover and fog.

During winter storms waves can reach significant heights and winds measuring 160 kilometres per hour are not uncommon. During the spring and summer months, large areas have reduced visibility due to fog. We have the highest recorded tides in the world in the Bay of Fundy. We have arctic ice and significant areas that are not chartered to modern standards in the Arctic.

Portions of the Atlantic region are comprised of shifting sand and mud. Northern New Brunswick, Nova Scotia, P.E.I., the Bay of Fundy and other coastlines consist of rocky shoals extending over 30 kilometres out to sea.

Under the SAR program National Defence and the Canadian Coast Guard co-ordinate and respond to air and maritime SAR incidents through the JRCC. DND delivers primary air services for both air and maritime incidents, provides a high level of secondary SAR support from its aircraft, and coordinates the activities of the CASARA, the Civil Air Search and Rescue Association, a volunteer organization.

As provider of the primary maritime SAR response element the Canadian Coast Guard augments this by the use of multi-tasked and secondary SAR vessels. Furthermore the Coast Guard oversees the activities of the Canadian Coast Guard Auxiliary, a volunteer organization.

The Coast Guard search and rescue program mission statement is: "To save and protect lives in the Maritime environment." The program involves searching for and providing assistance to people, ships or other craft that are

De 2011 à 2015, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage — CCCOS — a coordonné en moyenne 2 375 cas par an, dont environ 1 635 incidents maritimes. Les activités de recherche et de sauvetage dans la région d'Halifax connaissent leur lot de difficultés. La région couvre 4,7 millions de kilomètres carrés. Lorsqu'il est question d'une zone aussi vaste, l'un des problèmes principaux est de se rendre aux extrémités. Que l'on parte de la partie sud de notre région pour se rendre dans l'Arctique canadien ou jusque dans l'océan Atlantique à l'extrémité est de la région de recherche et de sauvetage d'Halifax, l'incroyable distance à parcourir signifie qu'il faut de nombreuses heures avant qu'un aéronef ou un navire arrive sur place.

En plus de la taille géographique de la région, les côtes de l'Atlantique offrent quelques-unes des conditions environnementales les plus difficiles au monde pour y mener des activités de recherche et de sauvetage maritimes. Sur la côte Est, l'état de la mer peut-être difficile et l'on rencontre des vents violents, des embruns verglaçants, une couverture de glace et du brouillard.

Durant les tempêtes hivernales, les vagues peuvent atteindre des hauteurs impressionnantes et les vents soufflent fréquemment jusqu'à 160 kilomètres à l'heure. Au printemps et en été, de grandes zones de brouillard réduisent la visibilité et la rendent presque nulle. Nous possédons le record des plus hautes marées au monde dans la baie de Fundy et dans l'Arctique, la couverture de glace et d'importantes zones ne sont pas cartographiées selon les normes modernes.

Certaines parties de la région de l'Atlantique comportent des fonds sablonneux et boueux — nord du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et partie supérieure de la baie de Fundy — et d'autres côtes ont des hauts-fonds rocheux qui s'étendent sur plus de 30 km jusqu'au large dans de nombreux cas.

Dans le cadre du Programme de recherche et de sauvetage, le MDN et la Garde côtière canadienne coordonnent les interventions de recherche et de sauvetage aériennes et maritimes par l'entremise des centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage, le CCCOS.

Le MDN fournit les services primaires de recherche et de sauvetage aériens lors d'incidents aériens et maritimes, offre un soutien secondaire de haut niveau à partir de ses aéronefs et coordonne les activités de l'Association civile de recherche et sauvetage aériens, l'ACRSA, un organisme bénévole.

L'énoncé de mission du Programme de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne est le suivant : « Sauvegarder et protéger la vie humaine en milieu marin ». Le Programme de recherche et de sauvetage vise à rechercher des

believed to be in imminent danger. Operations which include search, rescue and incident coordination form the very heart of the marine SAR system.

The Canadian Coast Guard is well equipped to respond to maritime search and rescue incidents in Eastern Canada. We have dedicated primary search and rescue cutters poised 24-7 to respond to search and rescue incidents within 30 minutes of an alert 365 days a year. These primary SAR assets are strategically placed throughout Eastern Canada. They comprise nine Arun-class lifeboats, the type you saw in Sambro on Monday, and six Cape-class motor lifeboats.

The CCG has a fleet of 26 other vessels operating in various programs that are tasked to SAR when needed. The Coast Guard also operates nine seasonal inshore rescue boat stations in Atlantic Canada with the collaboration of the Canadian Coast Guard's inshore rescue boat service. Each station is equipped with a 7.5 metre fast rescue craft capable of operating at speeds in excess of 24 knots.

During the months of May to September student IRB crews are tasked to respond and provide assistance to mariners in distress or need of assistance. In the Atlantic region the CCG marine communications and traffic services program provides services to assist SAR and the marine community through five MCTS centres.

These services include detecting distress situations, coordinating communications and ensuring help is delivered promptly. These services are delivered 24 hours a day seven days a week.

The real on water risk of an accident is constantly changing. Examples could be fishing vessels fishing farther offshore, more pleasure craft at sea, an expanding ecotourism industry in all reaches of the region, more cruise ships and tour boats with more people on board, the expansion of the oil and gas industry with exploration and drilling moving farther offshore and into the Arctic, increased tanker traffic in ports of Saint John, New Brunswick, Port Hawkesbury, Nova Scotia and Placentia Bay, Newfoundland, and the possibility of an Energy East project.

There are always challenges with covering such a vast area which is more prevalent when it comes to offshore SAR. The age of the Coast Guard fleet can present challenges with maintaining

personnes, des navires et d'autres embarcations qui encourent, ou sont considérés comme encourant, un danger imminent et à leur porter secours. Le groupe Opérations, qui comprend la coordination de la recherche, du sauvetage et des incidents, est au cœur du système de recherche et sauvetage en mer.

La Garde côtière est bien équipée pour intervenir en cas d'incidents de recherche et sauvetage en mer dans l'Est du Canada. Des garde-côtes principaux de recherche et sauvetage sont prêts à intervenir en cas d'incidents de recherche et sauvetage dans un délai de 30 minutes à compter d'une alerte. Ils sont en poste, 24 heures sur 24, 365 jours par an. Ces ressources principales de recherche et sauvetage sont positionnées stratégiquement dans tout l'Est du Canada et comprennent neuf canots de sauvetage de classe Arun et six canots de sauvetage de classe Cape.

La GCC dispose d'une flotte de 26 autres navires qui sont utilisés dans divers programmes qui sont affectés aux opérations de recherche et de sauvetage, au besoin. La GCC exploite également neuf stations saisonnières de petites embarcations de sauvetage côtières dans la région de l'Atlantique, avec la collaboration du Service d'embarcations de sauvetage côtier de la Garde côtière canadienne. Chaque station dispose d'une embarcation rapide de sauvetage, ERS de 7,5 mètres pouvant être utilisée à des vitesses supérieures à 24 nœuds.

Du mois de mai au mois de septembre, les équipages étudiants des petites embarcations de sauvetage côtières sont chargés d'intervenir et de porter secours aux navigateurs en détresse ou qui ont besoin d'aide. Dans la région de l'Atlantique, le programme des Services de communication et de trafic maritimes, SCTM de la GCC offre des services pour soutenir les activités de recherche et sauvetage et la communauté maritime grâce à cinq centres des SCTM.

Ces services, qui comprennent la détection de situations de détresse, la coordination des communications et l'assurance qu'un secours est apporté rapidement, sont assurés 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Le risque réel d'accident en mer change constamment. En voici quelques exemples : pêche plus au large des côtes, nombre accru d'embarcations de plaisance en mer, accroissement de l'industrie de l'écotourisme dans toutes les parties de la région, nombre accru de navires de croisière et de bateaux de tourisme avec davantage de personnes à leur bord, développement de l'industrie pétrolière et gazière avec l'extension de l'exploration et du forage au large et dans l'Arctique. Citons aussi l'augmentation de la circulation de navires pétroliers dans le port de Saint John, Nouveau-Brunswick, de Port Hawkesbury, Nouvelle-Écosse et de la baie Placentia, Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que la possibilité que représente le projet Oléoduc Énergie Est.

Couvrir une si grande zone présente toujours des défis dont la prévalence est plus importante en ce qui a trait à la couverture de recherche et sauvetage. L'âge de la flotte de la Garde côtière peut

continuous offshore coverage. However these challenges will be addressed through the national shipbuilding procurement program.

A visible sign of Coast Guard's investment in our future is evident with the delivery of our new helicopters. With the anticipated arrival of the new Bell 429 in the spring I am pleased to note that our region will have received a total of seven new helicopters. In addition, four new Bell 412 helicopters are slated for arrival between October and December and another three between January and April 2017. These new helicopters provide enhanced support for the maintenance of our assets and the delivery of our programs. The increased lift capacity and state-of-the-art technology on board will serve us well into the future.

The Coast Guard cannot and does not respond solely to maritime search and rescue incidents in Canada. Rather we have a very strong partnership with other federal, provincial and municipal government departments. Some examples could be the Department of National Defence, the RCMP, Transport Canada, Parks Canada, provincial and municipal police agencies and 911 centres throughout the region, just to name a few. In addition we have a particularly strong partnership with the Canadian Coast Guard Auxiliary.

In Coast Guard Atlantic we work with the Coast Guard Auxiliary, Maritimes, which comprises 790 members and 460 privately owned vessels from the Maritime provinces, Îles-de-la-Madeleine and the Coast Guard Auxiliary, Newfoundland and Labrador which comprises of 750 members with 425 vessels from the province of Newfoundland and Labrador.

*[Translation]*

Canadian Coast Guard search and rescue units are capable of responding to the vast majority of marine search and rescue challenges found in the Canadian environment. This high-level capability is delivered by skilled, full-time, professional crews using specialized vessels and equipment. Frequent operational exercises ensure a high level of readiness and proficiency. On average, the Canadian Coast Guard organizes and participates in a dozen multi-agency search and rescue exercises throughout the year, with participation from the Department of National Defence, the RCMP, local fire services, ground search and rescue and Canadian Coast Guard auxiliary units. In addition, we organize a joint Canada/US SAREX in Passamaquoddy Bay every fall. This exercise has units from the Canadian Coast Guard, the US Coast Guard, and auxiliaries from both countries. We also work with authorities to plan and execute a search and rescue exercise in the waters surrounding Saint Pierre and Miquelon and the south coast of Newfoundland.

présenter des défis relativement à une présence constante au large. Toutefois, ces défis seront traités dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale.

La livraison de nos nouveaux hélicoptères est un signe visible de l'investissement de la Garde côtière dans notre avenir. En prévision de l'arrivée des nouveaux hélicoptères Bell 429 au printemps, j'ai le plaisir de vous annoncer que notre région aura reçu un total de sept nouveaux hélicoptères. De plus, quatre nouveaux hélicoptères 412 doivent être livrés entre les mois d'octobre et de décembre et trois autres entre les mois de janvier et d'avril 2017. Ces nouveaux hélicoptères sont un soutien accru pour l'entretien de nos ressources et la prestation de nos programmes. L'augmentation de la capacité de levage et l'intégration de la technologie embarquée la plus moderne nous seront très utiles à l'avenir.

La Garde côtière ne peut pas intervenir seule en cas d'incident de recherche et sauvetage en mer au Canada et elle n'intervient pas seule. En effet, nous avons établi un solide partenariat avec les ministères fédéraux, provinciaux et municipaux comme le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la GRC, Transports Canada, Parcs Canada, les services de police provinciaux et municipaux et les centres de service d'urgence 911 dans toute la région. De plus, nous avons établi un partenariat particulièrement solide avec la Garde côtière auxiliaire canadienne.

Dans la région de l'Atlantique de la Garde côtière, nous collaborons avec la Garde côtière auxiliaire canadienne — Maritimes, qui comprend 790 membres et 460 navires privés des provinces maritimes et des Îles-de-la-Madeleine, ainsi qu'avec la Garde côtière auxiliaire canadienne — Terre-Neuve-et-Labrador qui comprend 750 membres et 425 navires de la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

*[Français]*

Les unités de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne sont en mesure de relever la grande majorité des défis de recherche et de sauvetage en mer que présente l'environnement canadien. Ce niveau de capacité élevé est le fruit d'équipages compétents et professionnels sollicités à temps plein qui utilisent des navires et de l'équipement spécialisés. La fréquence des exercices opérationnels garantit un niveau élevé de préparation et de maîtrise. En moyenne, la GCC organise et participe à une douzaine d'exercices multipartites de recherche et de sauvetage tout au long de l'année, avec la participation du ministère de la Défense nationale, de la GRC, du service d'incendie local, des équipes de recherche et de sauvetage au sol et des unités de la Garde côtière auxiliaire canadienne. En outre, nous organisons une réunion conjointe canado-américaine SAREX dans la baie de Passamaquoddy chaque automne. L'exercice comprend des unités de la GCC, de la United States Coast Guard et des unités auxiliaires des deux pays. Nous travaillons également avec les

Ladies and gentlemen, in closing, as you can see, the maritime search and rescue program of the Canadian Coast Guard is not only far-reaching, but it is also very costly. While we will always be there to provide this valuable life-saving service to all mariners, the Canadian Coast Guard strongly supports search and rescue prevention, and we would welcome the day when we would not have to sail a ship or launch an aircraft in response to a search and rescue mission. While we will never eliminate the need for this valuable service, it is important for us to work together in our common goal to reduce the number and severity of search and rescue incidents.

I would like once again to offer my thanks for the invitation to speak with you today, and we look forward to responding to your questions.

[English]

**The Chair:** We have plenty of senators who would like to ask questions, but we are going to start, as we usually do, with our deputy chair, Senator Hubley. The question may be pointed to one person but anybody can add a few words at any time.

**Senator Hubley:** It is nice to see you again and I have to say a big thank you for showing us your hospitality yesterday and bringing us up to date on all of the information you were able to share with us.

I am going to go back to the response time, if I might. A 30-minute response time 24-7 was mentioned today. Do all the partners you work with have the same capacity for a 30-minute 24-7 response time?

**Mr. Spurrell:** There are really two parts to that question. I will answer the first part and then hand it off to Major Stevens. When I say 30 minutes that would apply to the primary assets of the Canadian Coast Guard on dedicated search and rescue. Any secondary assets in the Coast Guard such as a ship on ice-breaking or doing a buoy program have a response time of 60 minutes. Depending on the program it might get away quicker than that. If the vessel was at sea it might be as simple as altering course.

Participating vessels of opportunity that just happen to be in the area, they wouldn't have a level of service in that area. Concerning the auxiliary I am sure they can speak to it this afternoon, but it depends on whether the vessel is at sea or if the auxiliary members are at home and they have to get on their way. That would cover the response time for dedicated resources.

autorités afin de planifier et de réaliser un exercice de recherche et de sauvetage dans les eaux entourant Saint-Pierre-et-Miquelon et la côte sud de Terre-Neuve.

Mesdames et messieurs, pour conclure, comme vous pouvez le voir, le Programme de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne n'a pas seulement une grande portée, il est aussi très coûteux. Même si nous serons toujours là pour assurer ce service de sauvetage essentiel à tous les navigateurs, la Garde côtière canadienne appuie résolument la prévention dans le domaine de la recherche et du sauvetage, et nous rêvons au jour où nous n'aurons pas à déployer de navire ou d'aéronef pour participer à une mission de recherche et de sauvetage. Nous n'éliminerons jamais complètement la nécessité de ce service essentiel, mais il est important de travailler ensemble vers l'atteinte de notre objectif commun, qui est de réduire le nombre d'incidents et leur gravité.

J'aimerais vous remercier à nouveau de m'avoir invité à discuter avec vous aujourd'hui. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

**Le président :** Beaucoup de sénateurs voudraient poser des questions, mais nous allons commencer, comme nous le faisons d'habitude, par notre vice-présidente, la sénatrice Hubley. La question peut-être dirigée vers une personne en particulier, mais tout le monde peut intervenir à tout moment pour dire quelques mots.

**La sénatrice Hubley :** Je suis ravie de vous revoir et je dois vous remercier chaleureusement pour votre hospitalité d'hier et de nous avoir transmis toutes ces informations.

Je vais revenir sur le délai de réaction. Il a été question aujourd'hui d'un délai de réaction de 30 minutes, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Est-ce que tous vos partenaires ont la même capacité de réaction?

**M. Spurrell :** Il y a deux parties dans votre question. Je vais répondre à la première puis je passerai la parole au major Stevens. Lorsque je dis 30 minutes, cela s'applique aux ressources primaires de la Garde côtière canadienne sur des opérations de recherche et sauvetage. Les ressources secondaires de la Garde côtière telles qu'un bateau en service de brise-glace ou qui effectue un programme de bouées ont un délai de réaction de 60 minutes. En fonction du programme il est possible que cela soit plus rapide. Si le navire est déjà en mer, il peut simplement s'agir d'infléchir sa route.

Les navires de passage n'ont pas de niveau de service dans ce domaine. S'agissant des auxiliaires, je suis sûr qu'ils pourront vous répondre cet après-midi, mais cela dépend si le navire est déjà en mer ou si les membres auxiliaires sont chez eux et doivent se mettre en route. Voilà ce qu'il en est des délais de réaction pour les ressources dédiées.

For the Department of National Defence aircraft I will have to turn to Major Stevens.

**Maj. Stevens:** Madam Senator, within the Canadian Armed Forces the primary search and rescue aircraft, the Hercules and the Cormorant within this region, maintain a 30-minute search and rescue posture on Monday to Friday from eight o'clock in the morning until four o'clock in the afternoon. For the remaining hours from four o'clock in the afternoon until the next morning and during the weekends they are on a two-hour posture.

Following the Auditor General's report of 2013 a three-year study was conducted and data was gathered to look at the summer SAR months, a period that was determined to have an increased volume of SAR cases. Based on that study and the information that was gathered the posture for the primary search and rescue resources nationally was adopted by the search and rescue region. That was changed from the May long weekend to the September long weekend to capture periods of increased search and rescue activity.

One of the items I would like to note with regard to the response time for those primary aircraft is the national average. During the 30-minute response time 23 minutes is the national average for search and rescue crews to be airborne and during the two-hour window it is one hour and eight minutes. Unless there is a factor such as weather that is beyond their control or mechanical issues with the aircraft, once the crew is tasked that is the time they have to be airborne responding to a case.

I would like to note that the aircraft you saw today that are holding primary search and rescue callouts are generally, during their 30-minute window, training throughout the region. They could be at any location when we call. If a case takes place over the Prince Edward Island area they may be training off Cape Breton. They are becoming familiar with the various areas that are in our region. I hope that answers your question.

**Senator Hubley:** It does indeed. I will just ask another quick one before we move on. I know there will be a lot of questions. I am just going to ask you to clarify something for us all. We are all quite familiar with the aeronautical and the marine SAR cases as classified but tell us what the humanitarian involves.

**Mr. Spurrell:** I don't know.

**Maj. Stevens:** With regard to the humanitarian that is a complementary task or a secondary task of the Canadian Armed Forces and the Canadian Coast Guard. When we receive a request from the province or the territory advising us that they could use one of our resources to support them, we will assist if we are not engaged in primary operations. Even when we are engaged

En ce qui concerne les aéronefs du ministère de la Défense nationale, je vais me tourner vers le major Stevens.

**Maj Stevens :** Madame la sénatrice, les principaux aéronefs de recherche et de sauvetage, le Hercules et le Cormorant dans cette région, sont maintenus en situation de réaction dans les 30 minutes pour les missions de recherche et de sauvetage du lundi au vendredi de 8 heures du matin à 16 heures. Durant les heures restantes, de 16 heures jusqu'au matin suivant et durant la fin de semaine, le délai de réaction est de 2 heures.

Conformément au rapport du vérificateur général de 2013, une étude sur trois ans a été menée et des données ont été réunies pour examiner la situation des mois estivaux en matière de SAR et il a été montré qu'il n'y avait plus de cas d'interventions SAR durant cette période. En se basant sur cette étude et sur les informations collectées, la position nationale en matière de ressources principales de recherche et de sauvetage a été adoptée par la région de recherche et de sauvetage. Cette période s'étend de la longue fin de semaine de mai à celle de septembre pour intégrer les périodes d'activité plus intense en matière de recherche et de sauvetage.

Je voudrais parler de la moyenne nationale en ce qui concerne le délai de réaction pour les aéronefs principaux. Dans la période de 30 minutes, pour qu'un équipage de recherche et de sauvetage prenne son envol, il faut en moyenne 23 minutes au plan national et dans la période de 2 heures, il faut en moyenne 1 heure 8 minutes. À moins qu'il n'y ait des facteurs échappant au contrôle de l'équipage, tels que la météo ou des avaries mécaniques de l'aéronef, une fois que l'équipage est affecté à la mission, c'est le temps dont il dispose pour décoller et prendre en charge le cas.

Je voudrais souligner que les aéronefs que vous avez vus aujourd'hui et qui prennent en charge des missions principales de recherche et de sauvetage sont généralement en vol d'entraînement dans toute la région. Ils peuvent se trouver n'importe où lorsque nous les appelons. Si un cas se produit dans le secteur de l'Île-du-Prince-Édouard, il se peut que les aéronefs soient en vol d'entraînement au large du Cap-Breton. Les équipages se familiarisent avec les différents secteurs de notre région. J'espère que cela répond à votre question.

**La sénatrice Hubley :** Oui. Je voudrais poser une question rapide avant de passer à la suite. Je sais qu'il y aura beaucoup de questions. Je vais vous demander une précision pour nous tous. Nous connaissons tous assez bien les cas de SAR aéronautiques et maritimes, mais parlez-nous de l'aspect humanitaire.

**M. Spurrell :** Je ne sais pas.

**Maj Stevens :** L'aspect humanitaire constitue une mission complémentaire ou secondaire des Forces armées canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Lorsque nous recevons une requête de la province ou du territoire nous avisant qu'ils auraient besoin de l'une de nos ressources pour les soutenir, nous apportons notre aide si nous ne sommes pas engagés dans des

in primary operations we are looking at other means to assist because ultimately it means there is a life in danger and our mandate is to rescue those people.

We work closely with them. If we change our primary response posture for any reason we liaise with our SAR partners on a regular basis and when they require assistance we do our best to try and assist. At the same time we may require their assistance and that happens quite often.

For example, if we are conducting a maritime search we may need ground search and rescue members to assist with a coastal search. That happened on a number of search cases such as the search and rescue of *Pop's Pride*, which was the name of the case. It was a fishing vessel off Cape Spear, Newfoundland, that was reported overdue on September 7. It involved the shoreline search from the air, from vessels and from ground search and rescue members.

We liaise closely with EMO, and in Newfoundland that is FES — Fire and Emergency Services — and emergency measures organizations. As well we liaise very closely with the RCMP, the provincial constabularies and the provincial police.

**Senator Hubley:** If the province had asked for that special service would they pay for the service as well?

**Maj. Stevens:** I did not say that the province would have to pay for services.

**Senator Hubley:** They do.

**Maj. Stevens:** We don't charge for our services.

**Senator Poirier:** I personally thank you for all the hospitality you have given us over the last two days. Actually everywhere we have been has been very knowledgeable.

One of the reasons we are doing the report is not only to hear of all the good that is out there. We also want to know if there are concerns or some things that we can actually flag in our report to see if there is any way we can help you guys to have more adequate and better things out there if they are needed.

One of the things that we heard was actually on the vessels. We know there are some vessels that will be changed over time. We heard many different comments about the changes to some of the vessels that are coming.

Actually the question I want to ask is: Are the new ones better that are coming? Are they going to better answer your need?

**Mr. Spurrell:** Changing assets is always a difficult process. I vividly recall when the class of lifeboat that is there now came in and the people who operated the old class were concerned about the new boat.

opérations principales. Même lorsque nous sommes engagés dans des opérations principales, nous cherchons d'autres moyens d'apporter notre aide, car en fin de compte cela signifie que des vies sont en danger or notre mission est de secourir ces gens.

Nous collaborons étroitement avec eux. Si nous modifions notre position de réaction primaire pour une raison ou pour une autre, nous communiquons avec nos partenaires SAR de manière régulière et lorsqu'ils demandent de l'aide, nous faisons de notre mieux pour essayer de les aider. En même temps, nous pouvons avoir besoin de leur aide et cela arrive de temps en temps.

Par exemple si nous menons une recherche maritime, nous pouvons avoir besoin d'une recherche au sol et de sauveteurs pour participer à une recherche côtière. C'est arrivé plusieurs fois par exemple dans le cas du sauvetage du *Pop's Pride*. C'était un bateau de pêche au large du cap Spear, à Terre-Neuve, qui a été signalé en retard le 7 septembre. L'opération a mobilisé des sauveteurs dans les airs, sur la mer et sur la terre pour parcourir la côte.

Nous assurons une étroite liaison avec le Bureau de gestion des urgences, qui se nomme Service d'incendie et d'urgence à Terre-Neuve, ainsi qu'avec des organisations de mesures d'urgence. Nous assurons une étroite liaison avec la GRC, les forces constabulaires provinciales et la police provinciale.

**La sénatrice Hubley :** Si c'est la province qui a demandé ce service spécial, est-ce elle qui a payé ce service?

**Maj Stevens :** Je n'ai pas dit que la province devrait payer pour ces services.

**La sénatrice Hubley :** C'est le cas.

**Maj Stevens :** Nous ne faisons pas payer nos services.

**La sénatrice Poirier :** Je voudrais vous remercier personnellement pour votre hospitalité au cours de ces deux derniers jours. Partout où nous sommes allés, nous avons trouvé des gens très compétents.

Nous ne faisons pas ce rapport uniquement pour parler de ce qui se passe bien. Nous voulons aussi savoir s'il y a des difficultés ou des choses que nous pouvons mettre en avant dans notre rapport pour voir si nous pouvons vous aider à obtenir des choses plus adéquates et meilleures si vous en avez besoin.

Nous avons entendu des choses à propos des navires. Nous savons que certains navires seront remplacés à l'avenir. Nous avons entendu de nombreuses remarques concernant les changements apportés à certains des futurs navires.

Ma question est la suivante : les navires que vous allez recevoir sont-ils meilleurs? Vont-ils répondre davantage à vos besoins?

**M. Spurrell :** Changer de ressources constitue toujours un processus difficile. Je me souviens très bien lorsque la classe de bateaux de sauvetage actuelle est entrée en service, les gens qui servaient sur la classe de bateaux précédente étaient inquiets au sujet du nouveau matériel.

The new class of lifeboat meets all the statement of requirements that the SAR program has laid down. The concerns at this point are how the boat will react after it has been modified to meet Canadian requirements. Those are both regulatory. Any time you bring a boat design in from a foreign country you have to get it through Transport Canada.

When we look at the requirements for a class of lifeboats they are the requirements for the whole class in stations across the country. Often you have a situation where individuals want a specific boat for their location but we can't build a dozen different types of lifeboat.

The lifeboat design itself is a proven design from European operations. I haven't seen the new boat design and I haven't seen the tests on the new design. Everything I have received so far from procurement and our people who looked at the design requirements in headquarters seem very positive about the arrival of a new class of boat.

**Senator Poirier:** Because we have heard some contrary comments that some of the vessels out there now have the ability to turn around completely and the new ones will not have that. That was one of the issues that was brought up.

We have also heard comments that on the vessels out there on search and rescue, there used to be crews of five. Now they are down to four. That is a set of eyes that is no longer there. There were concerns about that. Could you please comment on that?

**Mr. Spurrell:** I can't speak on the self-righting characteristic. The self-righting characteristic is usually something that is designed into the smaller craft. It is something that would happen to a smaller vessel than it normally would to a larger ship. I really can't speak to that.

On the crewing complement we have had four people on the lifeboat class as long as I can remember and my experience goes back to the mid-1990s. At one time we had a boating safety officer attached to some of those stations and that person could be involved in the operations. I have been involved in the crewing of the fleet since the mid-1990s and I don't recall our having any more than four people on those boats.

**Senator Poirier:** We heard a bit of that even this morning with the new Hercules that are coming in. Again there is concern that the new ones coming in may not be equipped the same or as good as the old ones.

La nouvelle classe de bateaux de sauvetage répond à toutes les exigences établies par le programme de SAR. Les inquiétudes à ce stade portent sur la façon dont le bateau réagira une fois qu'il aura été modifié pour répondre aux exigences du Canada. Ces modifications sont toutes les deux obligatoires. À chaque fois que l'on importe un bateau conçu à l'étranger, il doit passer par Transports Canada

Lorsque nous regardons les exigences pour une classe de bateaux de sauvetage, il s'agit des exigences pour l'ensemble d'une classe dans les centres de l'ensemble du pays. Il est fréquent que des individus veulent un bateau particulier pour leur centre, mais nous ne pouvons pas construire une douzaine de bateaux de sauvetage différents.

La conception du bateau de sauvetage lui-même est une conception éprouvée par ses utilisateurs européens. Je n'ai pas vu la conception du nouveau bateau et je n'ai pas vu les essais de cette nouvelle conception. Toutes les réactions que j'ai eues venant de l'approvisionnement et de nos collègues du quartier général qui ont examiné les exigences de conception ont semblé très positives au sujet de l'arrivée de la nouvelle classe de bateaux.

**La sénatrice Poirier :** Parce que nous avons entendu des remarques contradictoires disant que certains des bateaux utilisés actuellement ont la capacité de se retourner complètement et que les nouveaux ne pourraient pas le faire. C'est l'un des problèmes qui ont été soulignés.

Nous avons aussi entendu dire que sur les bateaux de recherche et de sauvetage il y avait auparavant des équipages de cinq personnes et qu'ils sont désormais réduits à quatre. Que cela faisait une personne en moins pour fouiller la mer du regard. Il y a des inquiétudes à ce sujet. Pourriez-vous s'il vous plaît nous dire ce que vous en pensez?

**M. Spurrell :** Je ne peux pas parler du redressement automatique. Il s'agit d'une caractéristique des bateaux de petite taille. C'est quelque chose qui est bien plus susceptible de se produire sur un petit bateau que sur un grand. Je ne peux pas vraiment en dire grand-chose.

Pour ce qui est des équipages, nous avons eu des équipages de quatre personnes sur la classe des bateaux de sauvetage aussi longtemps que je m'en souviens et mon expérience remonte au milieu des années 1990. À une époque, nous avons eu un agent de la sécurité nautique attaché à certains de ces centres et cette personne pouvait participer aux opérations. Je participe à la constitution des équipages de la flotte depuis le milieu des années 1990 et je ne me souviens pas d'avoir vu plus de quatre personnes sur ces bateaux.

**La sénatrice Poirier :** Nous avons entendu des questions ce matin même au sujet des nouveaux Hercules qui vont arriver. Là encore, il y a des inquiétudes sur le fait que les nouveaux avions n'ont pas les mêmes équipements, voire ont des équipements inférieurs à ceux des anciens.

When things like this happen is any consultation at all done? Does anybody reach out to the people that are actually working on the boats or vessels to see what they would recommend to improve what they have?

**Mr. Spurrell:** Again I can't speak to the aircraft side, but on the fleet side when we look at replacing an asset or a class of vessels we look at the statement of requirements that may be dictated by the program. At the end of the day we reach out to our users, the ship crews and the ship officers who have to operate those vessels.

Obviously we don't give a veto to every person in the organization who wants a specific point on the boat, but we do reach out and set out a project team for the acquisition of significant assets. Once they are acquired there will be a period of review to see if we have any concerns with the class of the vessel. Do we need anything amended?

That is normally done across the whole class. We found there is an advantage to having a class of boats all exactly the same. It is easier to maintain. It is easier to train. We are looking a couple of different designs. We are not trying to put a round peg in a square hole here. We have a number of different types of designs but once we look at a class like the bay class that are coming in we will hold them to being operated and maintained in the same manner.

**Senator Poirier:** How will you address the concerns of the people working on the vessels about the coming changes?

**Mr. Spurrell:** As I said earlier, change is not easy if you take a situation where someone has been using one type of boat for 25 or 30 years. In addition we have a process where they can introduce suggested changes in the class of boat if they want like, for example, a piece of electronics moved from the port side to the starboard side. There is a process for that where they can request that change.

We also have an internal safety system. If any employee feels that things could be changed to enhance safety or enhance operation we have a process for that too. There are at least two processes by which individuals can reach out and make suggested changes.

**Senator Stewart Olsen:** It is great to see you again. Thanks for yesterday. I have several questions. One is going back to the response centres and the number of personnel. In an emergency who takes the lead? Who is the boss in emergency situations?

**Maj. Stevens:** Generally at the rescue centre when the call comes in the air coordinator will have the lead if it is of an aeronautical nature. If it is of a maritime nature there is a lead Coast Guard coordinator. However everyone has tasks that need to be completed. They are well versed in what those tasks are.

Y a-t-il des consultations dans ce genre de cas de figure? Est-ce que quelqu'un interroge les personnes qui travaillent directement sur les bateaux ou les aéronefs afin d'entendre leurs recommandations pour améliorer ces outils?

**M. Spurrell :** Encore une fois je ne peux rien dire sur les aéronefs, mais en ce qui concerne la flotte, lorsque nous envisageons de remplacer une ressource ou une classe de navires, nous prenons l'énoncé des besoins qui peut être dicté par le programme. En fin de compte, nous consultons les utilisateurs, les équipages et les officiers qui servent sur ces navires.

Évidemment, nous ne donnons pas le droit de veto à chaque personne de l'organisation qui voudrait un détail particulier sur le bateau, mais nous consultons et constituons une équipe de projet pour l'acquisition de ressources importantes. Une fois achetées, il y a une période d'évaluation pour voir si nous avons des problèmes avec cette classe de navires et s'il faut faire des modifications.

Normalement, cela se fait sur l'ensemble de la classe. Nous avons constaté qu'il était avantageux d'avoir une classe de navires rigoureusement identiques. La maintenance est facilitée. La formation également. Nous regardons deux ou trois conceptions différentes. Nous n'essayons pas d'enfoncer une cheville ronde dans un trou carré. Il y a des conceptions différentes, mais une fois que nous réfléchissons à une classe en particulier, comme la classe Bay, qui va arriver, nous les exploitons et nous les entretenons de la même manière.

**La sénatrice Poirier :** Comment allez-vous prendre en compte les inquiétudes des personnes travaillant sur les navires au sujet des changements à venir?

**M. Spurrell :** Comme je l'ai dit tout à l'heure, le changement est toujours difficile dans le cas où des gens utilisent un type de bateau depuis 25 ou 30 ans. En plus, nous avons un processus qui leur permet de faire des suggestions de modifications dans la classe de bateau de leur choix, par exemple, un équipement électronique peut être déplacé du côté bâbord au côté tribord.

Nous avons aussi un système de sécurité interne. Si un employé pense que des changements peuvent être apportés pour améliorer la sécurité ou le fonctionnement, nous avons un processus pour cela aussi. Il existe au moins deux processus par lesquels des individus peuvent s'exprimer et proposer des modifications.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je suis ravie de vous revoir. Merci pour hier. J'ai plusieurs questions. La première porte sur les centres de secours et la quantité de personnel. Dans une situation d'urgence, qui dirige les opérations? Qui est le patron en cas d'urgence?

**Maj Stevens :** En général, lorsqu'un appel arrive au centre de secours, le coordonnateur aérien dirige les opérations si c'est une urgence de nature aéronautique. Si c'est une urgence maritime, il y a le coordonnateur en chef de la Garde côtière. Cependant, chacun a des tâches à effectuer et les connaît bien.

The advantage is that multiple activities are taking place at the same time, which is key to being efficient and ensuring we can get the resources on scene as quick as possible.

**Senator Stewart Olsen:** If you were going to discuss in a broader sense the ongoing work have you identified any holes in the response that perhaps need a bit of attention? Have you identified anything like that?

I know that after every situation you probably have a reprise of the situation and how it was handled. Are you finding anything at all that you need to do better or improve that you would need funding for or anything like that?

**Maj. Stevens:** As I mentioned in the opening, communication is key with search and rescue because there are many departments and organizations involved. After every mission we do a scrubdown to ensure that the mission was handled as effectively as possible.

We have a standards team that evaluates the missions. If there are any gaps or areas that need to be worked on with other agencies or within our own agency, we try to ensure that every case is handled and prosecuted to the highest standard.

Communications is definitely an area that requires continuous maintenance within our organization with external agencies. Whether it be regular meetings, training or exercises, it is something we continuously work on.

**Senator Stewart Olsen:** I have one more question on that and then I have one on the procurement side. Is there any looking at your response times? I like the 30 minutes. I understand the 60 minutes. When you give us the answer to that it sounds like we are a 9:00 to 5:00 organization and at five o'clock we go home and then call people back in.

I don't like to hear that and I am pretty sure that is certainly not the way it is. I would like you to go back to that and talk a bit about it. If you work in an emergency room and your night shift takes twice the time to respond to a cardiac arrest, do you see what I mean? I wonder if you can give us a bit on that.

**Maj. Stevens:** What is unique about the business we conduct with regard to the response time is that we have the flexibility on the Canadian Armed Forces side to adjust those hours. We are continuously monitoring when high-risk activities occur.

For example, on November 8, which is coming up in two weeks, a high-risk fishery is scheduled to open at 6 a.m. should there not be any weather factors to prevent that. Although our 30-minute posture for the Hercules and Cormorant in Greenwood would start on a regular day with just routine activity at 8 a.m. we will have the aircraft overhead on the opening day at 6 a.m.

L'avantage étant que de multiples activités se déroulent simultanément, ce qui est la clé de l'efficacité et de la rapidité d'intervention.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Si vous deviez réfléchir d'une manière plus large du travail actuel, avez-vous identifié des rôles dans l'ensemble de l'équipe de réaction qui mériteraient un peu d'attention? Avez-vous repéré quoi que ce soit de ce genre?

Je suppose qu'après chaque intervention vous faites le bilan de cette intervention et de la manière dont elle a été gérée. Identifiez-vous quoi que ce soit qu'il vous faille améliorer et pour lequel vous auriez besoin de financement ou autres?

**Maj Stevens :** Comme je l'ai dit lors de mes remarques liminaires, la communication est centrale dans les opérations de recherche et de sauvetage, car cela mobilise de nombreux ministères et de nombreuses organisations. Après chaque mission, nous faisons un bilan approfondi pour nous assurer que la mission a été gérée aussi efficacement que possible.

Nous avons une équipe d'experts qui évalue les missions. S'il y a des lacunes ou des éléments qui doivent être améliorés conjointement avec d'autres organismes, ou au sein de notre propre organisme, nous essayons de nous assurer que chaque cas est géré et exécuté selon les normes les plus exigeantes.

La communication est clairement un domaine qui nécessite une attention constante au sein de notre organisation et avec les organisations externes. Qu'il s'agisse de réunions régulières, d'entraînement ou d'exercices, c'est une chose sur laquelle nous travaillons sans relâche.

**La sénatrice Stewart Olsen :** J'ai une dernière question à ce sujet puis j'en aurai une sur l'approvisionnement. Y a-t-il une évaluation de votre délai de réaction? J'aime bien les 30 minutes. Je comprends les 60 minutes. Lorsque vous nous avez parlé de cela, cela donne l'impression d'une organisation fonctionnant de 9 à 17 heures et qu'à 17 heures tout le monde rentre à la maison.

Je n'aime pas entendre cela et je suis à peu près sûre que cela ne se passe pas de cette façon. J'aimerais que vous précisiez un peu les choses. Si vous travaillez dans une salle d'urgence et que votre équipe de nuit met deux fois plus de temps à réagir en cas de crise cardiaque... Vous voyez ce que je veux dire? Qu'en pensez-vous?

**Maj Stevens :** Ce qui est unique dans notre métier en ce qui concerne les délais de réaction, c'est que nous avons la souplesse nécessaire à l'ajustement de ces horaires du côté des Forces armées canadiennes. Nous exerçons une surveillance permanente lorsque des activités à haut risque ont lieu.

Par exemple, le 8 novembre, dans deux semaines, une pêche à haut risque ouvrira à 6 heures du matin, si les conditions météo le permettent. Bien que normalement notre position de réaction à 30 minutes pour l'Hercules et le Cormorant devrait commencer à 8 heures du matin, notre avion sera sur site le jour de l'ouverture à 6 heures.

We have the flexibility to adjust those hours. As I mentioned this summer within all the regions the posture was different but I will speak to the Halifax search and rescue region. I believe the distress call statistics that were gathered dated back to 2008 to see when is the highest period. It was determined that on Saturdays and Sundays during the summer months the volume of calls was much more frequent.

The posture was adapted. The two-hour calls actually reverted to Thursday and Friday within the Halifax rescue region and the hours were moved to later. The crews then started at 11 a.m. and they ended at 6 p.m. in the evening.

**Senator Stewart Olsen:** Just for clarification, are you saying then that in your response you had the planes in the air?

**Maj. Stevens:** On a 30-minute response. They may be in the air training at the time or they may have landed at the various airports during those hours. In the summer they moved the hours from the May long weekend to September so it was a later start in the day. The study revealed that we captured more cases during those periods. That three-year trial was conducted to try and capture the best window of search and rescue cases.

We find also that during the Christmas/New Year's period we have no cases. For the past two years there were no cases where the Canadian Armed Forces aircraft were called upon to respond. We monitor the trends and adapt the posture accordingly. We also advise our search and rescue partners so that they are aware of our posture. As I mentioned the response time is much quicker than the two hours.

**Senator Stewart Olsen:** I understand you and I hear you but emergencies occur and set your new statistics. I will just leave that there.

Do you give input on the procurement side with the new vessels? Procurement is almost a separate department once they get going. What is your input? Do you have a lot of say? They are tendering for the latest new vessel and I would like to be reassured of that.

**Mr. Spurrell:** I will be the first person to acknowledge that I am not an expert in procurement, but I did work in Ottawa for two years as the director general of fleet operations. One of the first steps for us is to lay down a clear statement of requirements. What do we want designed into the boat? It would be boats or ships for us.

We have a small shipbuilding procurement section in the Canadian Coast Guard major capital. Once they get far enough down the road they will be liaising with the new Public Works. My apologies but I can never remember their new acronym. They

Nous avons la souplesse nécessaire pour adapter ces horaires. Comme je l'ai dit, cet été la position était différente dans chaque région, mais je vais parler de la région de recherche et de sauvetage d'Halifax. Je crois que les statistiques d'appels de détresse qui ont été rassemblées remontaient à l'année 2008 pour identifier la période la plus intense. Il a été établi que le volume d'appels était beaucoup plus important le samedi et le dimanche durant les mois d'été.

La position a été adaptée. Les deux heures sont décalées au jeudi et au vendredi dans la région SAR d'Halifax et ces heures sont rattrapées plus tard. Les équipages ont alors commencé à 11 heures du matin et ont terminé à 6 heures du soir.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Simplement pour préciser, avez-vous dit que dans votre délai de réaction, vos avions étaient déjà en vol?

**Maj Stevens :** Pour un délai de réaction de 30 minutes. Les aéronefs peuvent être en vol d'entraînement à ce moment-là, mais ils peuvent aussi avoir atterri sur l'un des divers aéroports pendant ces heures. En été les horaires ont été modifiés de la longue fin de semaine de mai à celle de septembre, donc on commençait plus tard. L'étude a révélé que nous avons intercepté davantage de cas durant cette période. Cet essai de trois ans a été mené pour essayer de trouver le meilleur créneau horaire pour les cas de recherche et de sauvetage.

Nous constatons aussi que pendant la période de Noël et du Nouvel An, nous n'avons pas de cas. Ces deux dernières années, il n'y a eu aucun cas nécessitant l'intervention d'un aéronef des Forces armées canadiennes. Nous surveillons les tendances et adaptons notre position en conséquence. Nous avisons nos partenaires de SAR afin qu'ils connaissent notre position. Comme je l'ai dit, le délai de réaction est bien en deçà des deux heures.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je vous comprends et je vous entends bien, mais des urgences peuvent se produire et établir de nouvelles statistiques. Je vais passer à autre chose.

Êtes-vous consultés du côté de l'approvisionnement en ce qui concerne les nouveaux navires? Le service d'approvisionnement constitue presque un organisme autonome une fois qu'il est lancé. Quelle est votre participation? Avez-vous votre mot à dire? La soumission est en cours pour le nouveau navire et je voudrais être rassurée à ce sujet.

**M. Spurrell :** Je suis le premier à reconnaître que je ne suis pas un expert en matière d'approvisionnement, mais j'ai travaillé durant deux ans à Ottawa en tant que directeur général des opérations de la flotte. Une des premières étapes pour nous consiste à établir un énoncé des besoins qui soit clair. Quelles caractéristiques voulons-nous pour ce bateau. Dans notre cas il s'agit de bateaux ou de navires.

Nous avons une petite unité d'approvisionnement en matière de construction navale à l'état major de la Garde côtière canadienne. Une fois que les choses sont suffisamment avancées, la communication s'établit avec les nouveaux Travaux

will work with Public Works because these are very expensive assets. As a result the purchase of new helicopters, the construction of new ships or boats or the acquisition of small rescue boats is a very expensive process.

Public Works would be engaged with us. For any more clarity than that you would have talk to my colleagues in Ottawa. My apologies but I can't answer any better than that.

**The Chair:** I have a supplementary to Senator Stewart Olsen's questions, Major Stevens, just to make sure we are clear. From the May 21 weekend to Labour Day weekend the response of primary assets is a half-hour across the 24 hours. We have staff there ready to move. It is not like the staff is reduced after four o'clock or five o'clock in the afternoon or they are there for a 24-hour period. Would that be correct?

**Maj. Stevens:** No. I will just clarify. The weekday is adjusted instead of it being a Monday to Friday. It is different per region. It is still five days in a row, 40 hours a week of 30-minute response posture but it is capturing the highest volume. In all the regions this year Saturdays and Sundays actually fell to a 30-minute posture but it was still an eight-hour period per day.

**The Chair:** It is still situational.

**Maj. Stevens:** It is still eight hours. Instead of 8:00 to 4:00 the posture was adjusted. I believe in this region I believe I said it was eleven o'clock before. It was from ten o'clock to six o'clock to give an eight-hour day. They found that there was a higher volume of calls toward the end of the day.

**The Chair:** The hours were moved.

**Maj. Stevens:** That is right and that was all based on the analysis of statistics taken by DRDC research council.

**The Chair:** We met with the Transportation Safety Board the week before last. One of the issues they raised with us was that the Department of National Defence search and rescue standby times for response varied from a maximum of 30 minutes during work periods to a maximum of two hours during quiet hours. However a total of 60 per cent search and rescue activities took place during regular work hours when the 30-minute response time was in place. Basically with the information you received through the studies you just adjusted the hours to the peak times.

**Maj. Stevens:** That is correct and it is different based on the activity of each region. Our region tends to have more maritime cases a little more industry based with offshore fishing, whereas if you look at the Trenton region and the Great Lakes it is

publics. Pardonnez-moi, mais je ne me souviens jamais de leur nouvel acronyme. Cette unité travaille donc avec les Travaux publics, car il s'agit de ressources très coûteuses. L'achat de nouveaux hélicoptères, la construction de nouveaux navires ou de nouveaux bateaux et l'acquisition de petits bateaux de sauvetage est un processus très coûteux.

Travaux publics est engagé à nos côtés. Pour davantage de précisions, il faudrait que vous contactiez mes collègues à Ottawa. Je suis désolé, mais je ne peux pas vous en dire davantage.

**Le président :** Je voudrais revenir sur les questions de la sénatrice Stewart Olsen, major Stevens, juste pour être bien clair. De la fin de semaine du 21 mai à celle de la fête du Travail, le délai de réaction des ressources principales est d'une demi-heure, 24 heures par jour. Des équipages sont prêts à intervenir. Les équipages ne sont pas réduits après 16 ou 17 heures et ils sont là pour une période de 24 heures. Est-ce bien cela?

**Maj Stevens :** Non, je vais vous expliquer. Les jours de la semaine sont ajustés, il ne s'agit pas forcément du lundi au vendredi. Cela change selon les régions. Mais il s'agit néanmoins de cinq jours d'affilée, 40 heures par semaine d'une position de délai de réaction de 30 minutes, en englobant le volume de cas le plus important. Cette année, dans toutes les régions les samedi et dimanche sont passés à un délai de réaction de 30 minutes, mais il s'agissait tout de même d'une durée de huit heures par jour.

**Le président :** C'est tout de même conjoncturel.

**Maj Stevens :** Il s'agit néanmoins de huit heures. Au lieu de faire 8 à 16 heures, la position a été ajustée. Je crois avoir dit que dans cette région c'était auparavant 11 heures. C'était de 10 à 18 heures afin d'avoir une journée de 8 heures. Il a été constaté que le volume de demandes de secours était plus élevé vers la fin de journée.

**Le président :** Les horaires ont été déplacés.

**Maj Stevens :** C'est exact et cela a été fait sur la base de l'analyse statistique effectuée par le conseil de recherche de la RDDC.

**Le président :** Nous avons rencontré le Bureau de la sécurité des transports il y a deux semaines. Une de leurs inquiétudes était que les délais de réaction du SAR du ministère de la Défense nationale variaient de 30 minutes maximum durant les périodes de travail à deux heures maximum durant les périodes calmes. Toutefois, 60 p. 100 des activités de recherche et de sauvetage se déroulent durant les heures de travail normales, lorsque le délai de réaction de 30 minutes est actif. En gros, grâce aux informations que vous avez obtenues au moyen des études, vous avez adapté les horaires pour être au plus près des heures d'activité importante.

**Maj Stevens :** Oui, c'est exact et c'est en fonction de l'activité pour chaque région. Notre région a tendance à avoir davantage de cas maritimes, plus orientés vers la pêche hauturière, alors que si vous prenez la région de Trenton et des Grands Lacs, c'est plus

much more recreationally focused during the summer months. The hours are varied and the days shifted to accommodate the largest percentage of search and rescue cases.

**The Chair:** It could be different in each region based on the information.

**Maj. Stevens:** It was different in each region for last summer, yes.

**Senator Munson:** I wasn't here for your hospitality yesterday but it is the Maritimes so it has to be positive, doesn't it? I have a group of questions here, first with the major. You said in your opening statement the Joint Rescue Coordination Centre Halifax has a total of 30 Coast Guard and Canadian Armed Forces coordinators. That doesn't seem like a lot particularly if you are talking an emergency and so on. Wouldn't there be some kind of fatigue here? Do you feel perhaps that this should be beefed up a bit?

**Maj. Stevens:** The staff at JRCC work 12-hour shifts and three Coast Guard coordinators are on at any one time as well as an aeronautical and an assistant. At any one time in the ops room we have four to five people on duty with the ability to augment and bring in additional staff should we have a larger scale SAR case or multiple SAR cases. Quite often during a summer weekend it is very possible to have many ongoing SAR cases.

**Senator Munson:** Are you satisfied with this number?

**Maj. Stevens:** This number works. Yes, sir.

**Senator Munson:** This is a different kind of question that I wasn't thinking of asking. I want to know what the protocol is when the Canadian Armed Forces or the Coast Guard are out there doing a very serious operation. You are trying to find somebody out there and you come across boats coming into inlets no matter where it is in Atlantic Canada. They are drug smuggling. They are doing what they are doing which is against the law and they shouldn't be there.

What is the protocol? What happens with the coordination with the Coast Guard and with the RCMP? Would you intervene or would you wait for others to your place?

**Mr. Spurrell:** Your colleagues visited with the admiral early this week and he spoke for a few moments about one of the tools that we have, the marine security operation centres. They are fusion centres where a number of departments like National Defence, the RCMP, the Coast Guard, fisheries enforcement and Transport Canada are all together helping to maintain a really good understanding of marine domain awareness.

Very seldom would the men and women of the Coast Guard trip over that type of asset. Normally what would happen is that they would be contacted by an enforcement organization. They

orienté vers des activités récréatives durant les mois d'été. Les horaires sont adaptés et les journées sont modifiées afin de correspondre au plus grand pourcentage de cas de recherche et de sauvetage.

**Le président :** Cela peut varier pour chaque région en fonction des données.

**Maj Stevens :** Oui, l'été dernier c'était différent pour chaque région.

**Le sénateur Munson :** je n'étais pas là hier pour profiter de votre hospitalité, mais il s'agit des Maritimes donc c'est forcément positif n'est-ce pas? J'ai plusieurs questions, je vais commencer par le major. Vous avez déclaré lors de vos remarques liminaires que le Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax disposait d'un total de 30 coordonnateurs de la Garde côtière et des Forces canadiennes. Cela ne semble pas énorme, surtout en cas d'urgence et ainsi de suite. N'y a-t-il pas de problèmes de fatigue. Pensez-vous qu'il faudrait étoffer un peu cet effectif?

**Maj Stevens :** L'équipe du CCCOS fait des gardes de 12 heures, trois coordonnateurs de la Garde côtière sont présents en permanence ainsi qu'un coordonnateur aéronautique et un assistant. Il y a en permanence quatre ou cinq personnes dans la salle d'opération et nous avons la capacité de faire venir des personnes supplémentaires en cas d'opération SAR d'envergure ou de cas multiples. Durant les fins de semaine en été, il n'est pas rare d'avoir plusieurs opérations simultanées.

**Le sénateur Munson :** Ces effectifs vous satisfont-ils?

**Maj Stevens :** Oui, ces effectifs fonctionnent, monsieur.

**Le sénateur Munson :** Voici une question un peu différente que je n'avais pas prévu de poser. Je voudrais connaître le protocole lorsque les Forces armées canadiennes ou la Garde Côtière sont en train de mener une opération très importante. Vous êtes en train de rechercher quelqu'un et vous tombez sur des bateaux qui entrent dans des criques, quelque part dans le Canada atlantique. Ils font du trafic de drogue. Ils font quelque chose d'illégal et ne devraient pas se trouver là.

Quel est le protocole? Quelle est la coordination entre la Garde côtière et la GRC? Est-ce que vous interviendriez dans ce cas, ou est-ce que vous attendriez que d'autres interviennent à votre place?

**M. Spurrell :** Vos collègues ont rendu visite à l'amiral au début de la semaine et il a évoqué l'un des outils dont nous disposons, les centres des opérations de la sûreté maritime. Il s'agit de centres de fusion dans lesquels un certain nombre d'organismes tels que la Défense nationale, la GRC, la Garde côtière, l'application de la législation sur les pêches et Transports Canada coopèrent pour maintenir un haut niveau de surveillance du domaine maritime.

Il est très rare que les hommes et les femmes de la Garde côtière tombent sur ce genre de situation. Ce qui arrive habituellement c'est qu'ils sont contactés par un organisme d'application de la

would look at working and responding together, whether it was CBSA, the RCMP or a provincial police agency, to interdict. That would be either us or the navy depending on which police agency.

We do not have at this point in time a constabulary or enforcement role with the Criminal Code. We have some powers and authorities under the Fisheries Act where our men and women are armed and work with Fisheries and Oceans to protect Canada's sovereignty in the 200-mile limit. That is the only situation where we would respond immediately.

**Senator Munson:** Would you like to have that role? Would you like to have a little extra power?

**Mr. Spurrell:** My focus right now, sir, is safety. Before somebody gives me anything else to do I would like a mandate and some resources.

**Senator Munson:** This is a collection of observations on a totally separate subject, but I noticed on the map that Halifax is responsible for a certain section of the Arctic. In 2011 the National Security and Defence Committee did a report on sovereignty. They made a few recommendations. I don't know if you can answer these questions but I will just throw them out there very quickly.

The report at that time recommended that in order to reduce search and rescue response times the government position its assets in a central location in the North. Obviously that hasn't happened. I would like to get your views on that. That was five years ago and nothing has happened there.

Then it dealt with equipping the rangers with small boats for travelling in places in the Northwest Passage as the ice disappears. At that time five years ago they recommended that DND should consider the advisability of expanding the ranger's role. They talked about a new icebreaker and I should know the answer to this.

They are three separate questions but they deal with the role of Halifax in coordinating search and rescue efforts.

**Mr. Spurrell:** I will speak to the Coast Guard component and where we are going, and on the aircraft I will defer to the major.

Prior to holding my present position for a number of years I was assistant commissioner responsible for the Great Lakes and the Arctic, the central and Arctic region. I have some experience with Arctic operations in addition to spending a few years in the Arctic as a sailor.

On the deployment of resources the Canadian Coast Guard sends six to seven icebreakers to the Arctic every season. They don't all go at the same time. They don't all come back at the same time. They are up there for different programs but we

législation. Le travail et la réaction se feraient en commun, qu'il s'agisse de l'ASFC, de la GRC ou d'un organisme de police provincial, pour intervenir. Il s'agirait soit de nous-mêmes, soit de la marine, selon les organismes de police.

Nous n'avons pas à cette heure de rôle constabulaire ou d'application de la législation au regard du Code criminel. Nous avons un certain nombre de pouvoirs et une certaine autorité au regard de la Loi sur les pêches et dans ce cadre nos personnels sont armés et travaillent avec Pêches et Océans Canada pour protéger la souveraineté canadienne dans la limite des 200 milles. C'est la seule situation dans laquelle nous réagirions immédiatement.

**Le sénateur Munson :** Aimerez-vous avoir ce rôle? Voudriez-vous avoir un peu plus de prérogatives?

**M. Spurrell :** Mon unique préoccupation pour le moment, monsieur, c'est la sécurité. Avant que l'on me donne autre chose à faire, je voudrais que l'on me donne une mission et des ressources.

**Le sénateur Munson :** Voici quelques observations sur un tout autre sujet, j'ai remarqué sur la carte qu'Halifax était responsable d'une certaine partie de l'Arctique. En 2011, le Comité de la sécurité nationale et de la défense a publié un rapport sur la souveraineté. Il a fait quelques recommandations. Je ne sais pas si vous pourrez répondre à mes questions, mais je vais les poser très rapidement.

Le rapport recommandait alors au gouvernement de positionner son dispositif de recherche et de sauvetage dans un endroit central du Nord afin de réduire le délai d'intervention. De toute évidence, cela n'a pas été fait. Je voudrais savoir ce que vous en pensez. C'était il y a cinq ans, et rien n'a été fait.

Le rapport recommandait ensuite d'équiper les rangers de petites embarcations pour qu'ils puissent se rendre dans le passage du Nord-Ouest après la fonte des glaces. En même temps, il y a cinq ans, le comité a également recommandé que MDN songe à élargir le rôle des rangers. Il a aussi parlé d'un nouveau brise-glaces, mais je devrais connaître la réponse à cette question.

Ce sont trois questions distinctes, mais elles portent sur le rôle que joue Halifax dans la coordination des efforts de recherche et de sauvetage.

**M. Spurrell :** Je vais parler des activités de la Garde côtière et je laisserai le major parler des ressources aéronautiques.

Avant d'occuper mon poste actuel j'ai été, pendant plusieurs années, le commissaire adjoint chargé des Grands Lacs et de l'Arctique, la région du centre et celle de l'Arctique. J'ai une certaine expérience des opérations dans l'Arctique, en plus d'avoir été marin, dans l'Arctique, pendant quelques années.

Pour ce qui est du déploiement des ressources, la Garde côtière canadienne envoie, chaque saison, six ou sept brise-glaces dans l'Arctique. Ils n'y vont pas tous en même temps. Ils n'en reviennent pas tous en même temps. Ils sont là-bas dans le cadre de différents programmes, mais nous avons une présence

have a presence in the Arctic. The Arctic is very vast and six or seven icebreakers depending on the season are not a massive presence.

I note that the navy is now in the process of building their vessels to get into the Arctic. I forget the acronym for the vessel but the first one is actually being constructed in the yard over here.

We have a presence in the Arctic albeit seasonal. We are working with our good friends in the Coast Guard Auxiliary to look at expanding its presence in the Arctic. There is some Coast Guard Auxiliary presence in the Western Arctic but we are working very hard to engage coastal communities and Arctic communities to develop enhanced SAR capability in the North.

The only thing I would say before I hand it over to the major on the positioning of air assets is that yes, we are still in the process of acquiring a new Arctic icebreaker to replace the *Louis S. St-Laurent*. Unfortunately I don't have an update on when it is going to be launched. It has been deferred a few years because of the requirement to build the joint support ships for the navy. It has been bumped back a few years but unfortunately I can't give you the timetable. We can get back to you if you would like the timetable on the delivery of the breaker.

**Maj. Stevens:** When we look at the statistics regarding the SAR cases that take place north of 55° latitude the distress level cases are 5 per cent. With regard to the placement of resources Mr. Spurrell referred to increasing the Coast Guard Auxiliary. The Canadian Armed Forces is all looking at initiatives like CASARA, our Civilian Air Search and Rescue Association volunteers, increasing their capacity in the North.

For example, in Norman Wells and Pond Inlet new CASARA teams have been formed in those locations. Also throughout the North there are a large number of exercises. This year the national SAREX was held in Yellowknife. While the aircraft were up there, there were cases that required response and aircraft were taken from the exercise and dispatched to assist with hunters that turned up safe and sound. Vigilant Shield also just happened up North as well as Op Nanook.

In addition to the primary SAR assets there is a large complement of secondary SAR assets both on the air and marine sides. When we track the number of vessels that went through the Northwest Passage this summer we know that search and rescue is not just the response of a primary Canadian Armed Forces aircraft or a primary Coast Guard vessel. It is reaching out to all the agencies, the vessels and the people. Quite often it is a vessel of opportunity that reaches the sailor or the mariner in distress first. It is all about who we can utilize that can save that person's life.

dans l'Arctique. L'Arctique est très vaste et six ou sept brise-glaces, selon la saison, ne constituent pas une présence massive.

Je vous ferais remarquer que la marine est en train de construire ses propres navires pour aller dans l'Arctique. J'ai oublié l'acronyme de ce navire, mais le premier est en construction dans le chantier maritime.

Nous avons une présence dans l'Arctique, même si elle est saisonnière. Nous travaillons avec nos bons amis de la Garde côtière auxiliaire en vue d'élargir sa présence dans l'Arctique de l'Ouest, mais nous travaillons très fort pour obtenir la collaboration des collectivités côtières et des collectivités de l'Arctique pour améliorer la capacité de recherche et de sauvetage dans le Nord.

La seule chose que j'ajouterais avant de laisser le major parler du positionnement des ressources aériennes est qu'effectivement, nous poursuivons le processus d'acquisition d'un nouveau brise-glaces pour l'Arctique qui remplacera le *Louis S. St-Laurent*. Malheureusement, je ne connais pas la date de son lancement. Cette acquisition a été reportée de plusieurs années parce qu'il fallait construire les navires de soutien interarmées pour la marine. Cela a été retardé de quelques années, mais je ne peux malheureusement pas vous fournir l'échéancier. Si vous désirez connaître l'échéancier de la livraison du brise-glaces, nous pourrions vous fournir ce renseignement ultérieurement.

**Maj Stevens :** Si nous examinons les statistiques concernant les interventions de recherche et de sauvetage qui ont lieu au nord du 55° parallèle, les messages de détresse représentent 5 p. 100. Pour ce qui est du positionnement des ressources, M. Spurrell a parlé de l'augmentation de la présence de la Garde côtière auxiliaire. Les Forces armées canadiennes examinent aussi des initiatives comme CASARA, les bénévoles de la Civilian Air Search and Rescue Association, qui augmentent leur capacité dans le Nord.

Par exemple, des nouvelles équipes CASARA ont été constituées à Norman Wells et Pond Inlet. Il y a également un grand nombre d'exercices dans tout le Nord. Cette année, le SAREX national a eu lieu à Yellowknife. Pendant que nos aéronefs se trouvaient là-bas, il y a eu des incidents exigeant une intervention et des appareils ont alors été retirés de l'exercice et envoyés pour venir en aide à des chasseurs qui ont finalement été retrouvés sains et saufs. Vigilant Shield vient également de se dérouler dans le Nord, de même que l'Opération Nanook.

En plus des principales ressources de recherche et de sauvetage, il y a d'importantes ressources secondaires tant du côté aérien que du côté maritime. Lorsqu'on voit le nombre de navires qui sont passés par le passage du Nord-Ouest cet été, nous savons que les interventions de recherche et de sauvetage ne sont pas assurées seulement par les avions des Forces armées canadiennes ou les navires de la Garde côtière. Cela fait appel à tous les organismes, tous les navires et tous les gens. C'est assez souvent le navire qui se trouve le plus près qui rejoint en premier le navigateur ou le marin en détresse. Tout dépend de qui nous pouvons utiliser pour sauver la vie de cette personne.

**Senator Munson:** I have just an observation because part of the mandate you talked about was the humanitarian role in search and rescue. I guess you are saying the day will never come when we would have stronger assets in a place like Goose Bay or some other spot.

We have been asking these questions for some time. I know governments and I know it is money, but all lives matter whether or not it is a distress call for less than 5 per cent. I just thought I would throw that out on the table. I am not disagreeing with some of your arguments and statements, but it seems to be an ongoing discussion. At the end of the day they start divvying up the money for the assets and for the good work that you folks do. Sometimes I think the indigenous people are forgotten in this equation.

**Mr. Vardy:** We realize the need. Like you say everyone is important. At the National Search and Rescue Secretariat we formed several years back what was called the northern SAR roundtable where we talked with people in the Arctic about their needs and tried to work through solutions on how we could best address these needs.

As Assistant Commissioner Spurrell mentioned there is a large investment in expanding the Coast Guard Auxiliary right now. Up to a few years ago we had the Coast Guard Auxiliary in nine communities in the Arctic with only 100 members. That is continually developing through visiting the different hamlets and engaging with the communities and industry to improve our search and rescue efforts in the North.

**Maj. Stevens:** Senator, I certainly would like to reassure you that the indigenous people are not forgotten. This morning we had a search and rescue case off Hopedale, Labrador. If a case comes up toward the North or the Arctic, our Cormorant helicopter is there today in that area. With regard to the positioning they are moving about the area on a regular basis responding to a variety of cases and conducting training.

Earlier this spring we had a case up off Cape Dorset for a kayaker who was missing. Earlier this spring on March 29 two snowmobilers were missing. It was an MLA and his son. We sent a Cormorant and a Hercules north with multiple crews. It was a combination of efforts between our region and Trenton's region to assist.

We have a very close relationship with the EMO in Nunavut and our partners up there. We visit quite regularly to establish training, to assist them with their needs and to gather information because the amount of information that the indigenous people and the rangers bring to us is very valuable.

**Le sénateur Munson :** Je ferai une simple remarque, car la partie du mandat dont vous avez parlé était le rôle humanitaire de la recherche et du sauvetage. Vous semblez dire que nous n'aurons jamais de ressources plus importantes dans un endroit comme Goose Bay où ailleurs.

Cela fait un certain temps que nous posons ces questions. Je sais que pour les pouvoirs publics, c'est une question d'argent, mais toutes les vies comptent, peu importe qu'il y ait moins de 5 p. 100 de messages de détresse. Je tenais à le dire. Je suis plutôt d'accord avec certains de vos arguments et de vos déclarations, mais la discussion semble s'éterniser. Le gouvernement finit par répartir l'argent entre les ressources et le bon travail que vous faites. Je pense parfois que les Autochtones sont oubliés dans cette équation.

**M. Vardy :** Nous sommes conscients des besoins. Comme vous le dites, tout le monde est important. Au Secrétariat national de recherche et de sauvetage, nous avons formé, il y a plusieurs années, ce qui s'appelait la Table ronde du Nord de la recherche et du sauvetage où nous parlions, avec des gens de l'Arctique, de leurs besoins en essayant de trouver des solutions pour y répondre le mieux possible.

Comme le commissaire adjoint Spurrell l'a mentionné, on investit beaucoup actuellement pour élargir la Garde côtière auxiliaire. Il y a encore quelques années, la Garde côtière auxiliaire était présente dans neuf collectivités de l'Arctique avec seulement 100 membres. Ce service se développe continuellement en visant les différents hameaux et en obtenant la collaboration des communautés et de l'industrie pour améliorer nos efforts de recherche et de sauvetage dans le Nord.

**Maj Stevens :** Sénateur, je tiens à vous assurer que les Autochtones ne sont pas oubliés. Ce matin, nous avons fait une intervention de recherche et de sauvetage à Hopedale, au Labrador. Si un incident survient dans le Nord ou dans l'Arctique, notre hélicoptère Cormorant se trouve aujourd'hui dans ce secteur. Pour ce qui est du positionnement de ces hélicoptères, ils sont présents régulièrement dans la région pour diverses interventions et pour la formation.

Le printemps dernier nous sommes intervenus au large de Cape Dorset suite à la disparition d'un kayakiste. Également ce printemps, le 29 mars, deux motoneigistes manquaient à l'appel. C'était un député provincial et son fils. Nous avons envoyé dans le Nord un Cormorant et un Hercules avec plusieurs membres d'équipage. Notre région et celle de Trenton ont allié leurs efforts pour intervenir.

Nous entretenons des relations très étroites avec l'OMU du Nunavut et nos partenaires du territoire. Nous leur rendons visite assez régulièrement pour mettre en place une formation, les aider à répondre aux besoins et recueillir des renseignements parce que l'information que les Autochtones et les rangers nous apportent est très précieuse.

On those searches the local members of the community, the hunters, we bring them up in the aircraft. They assist us with where the patterns and the trails are. That is something we are not familiar with. We certainly utilize their expertise and their knowledge to help us out with a rescue.

If I may just expand for one minute, on that date of March 29 two of our aircraft and three of our crews, because we need more crews when we are operating in the North, were looking for the MLA, assisting the territory with trying to locate him.

On that same day we had an aircraft crash on Îles-de-la-Madeleine with what we were initially told was seven people. For us our air crafter up in the North and the coordinators that work in my op centre were absolutely fantastic. They managed to get two Cormorants heading toward Îles-de-la-Madeleine to respond to that plane crash. We didn't know how many people were on board. We didn't know the status of the people on board. We had a training Cormorant that was going to Summerside for a search and rescue exercise that immediately found two search and rescue SAR techs. That is how passionate the people are about saving a life.

We had two helicopters going and at the same time a call came into the Rescue Centre from Forteau, Labrador, from Eastern Health asking for assistance from the Province of Newfoundland for a patient that required a higher level of care and needed to move to a hospital on mainland Newfoundland.

In that day we were able to accomplish all tasks from an aeronautical side and assist a province and a territory and provide the response for an aeronautical case.

**Senator Enverga:** Once again I would like to thank everybody for your hospitality. We really enjoyed it and actually learned a lot of things.

Whenever we go to places like we did yesterday and maybe today too we ask people what they need. Do you need more equipment or more supplies? Most of them keep telling us that they need more people, people with the right mental and physical skills. Somehow there is a quick turnover of experienced people at the same time.

Do we have a plan for that? Is that really a problem for our organizations?

**Mr. Spurrell:** Yes, sir, I agree wholeheartedly. Without people, without human resources, the system doesn't function. The Coast Guard has been challenged over the last number of years to hire and train the number of people with the right set of skills required for us to deliver the program. We have had some success in the last couple of years.

In my region we have hired in excess of 300 full-time individuals in the Atlantic region. We have taken advantage of the downturn in the economy, to be blunt. People are more

Pour ces recherches, les membres de la communauté locale, les chasseurs viennent avec nous dans l'aéronef. Ils nous aident grâce à leurs connaissances du territoire et des pistes. C'est une chose que nous n'avons pas. Nous utilisons leurs compétences et leurs connaissances pour nous aider à réaliser un sauvetage.

Si vous me permettez d'entrer brièvement dans les détails, le 29 mars, deux de nos appareils et trois de nos équipages, car nous avons besoin de plus d'effectifs lorsque nous opérons dans le Nord, sont partis à la recherche du député pour aider le territoire à le localiser.

Le même jour nous avons eu, aux Îles-de-la-Madeleine, un écrasement d'avion avec, nous a-t-on dit au départ, sept personnes à bord. Nos ressources aériennes dans le Nord et les coordonnateurs qui travaillent dans mon centre opérationnel ont été absolument formidables. Ils ont réussi à diriger deux Cormorant vers les Îles-de-la-Madeleine pour répondre à cet écrasement. Nous ne savions pas combien de personnes étaient à bord. Nous ne savions pas dans quel état elles se trouvaient. Le Cormorant de formation qui se rendait à Summerside pour un exercice de recherche et de sauvetage a trouvé immédiatement deux techniciens de recherche et de sauvetage. Voilà à quel point les gens tiennent à sauver des vies.

Alors que nous avions deux hélicoptères en route, le Centre de sauvetage de Forteau, au Labrador, a reçu un appel d'Eastern Health demandant de l'aide pour un patient de Terre-Neuve qui avait besoin de soins urgents et devait être hospitalisé sur le continent.

Ce jour-là, nous avons pu accomplir toutes ces tâches sur le plan aéronautique, à aider une province et un territoire et à assurer une évacuation aérienne médicale.

**Le sénateur Enverga :** Je voudrais vous remercier tous, encore une fois, pour votre hospitalité. Nous l'avons vraiment appréciée et nous avons appris beaucoup de choses.

Chaque fois que nous allons quelque part, comme nous l'avons fait hier et peut-être aussi aujourd'hui, nous demandons aux gens ce dont ils ont besoin. Avez-vous besoin de plus d'équipement ou de matériel? La plupart d'entre eux nous disent qu'ils ont besoin de plus de personnel ayant de bonnes compétences mentales et physiques. Il semble y avoir un roulement rapide des personnes expérimentées.

Avez-vous un plan pour cela? Est-ce vraiment un problème pour nos organisations?

**M. Spurrell :** Oui, monsieur, je suis entièrement d'accord. Sans les gens, sans les ressources humaines, le système ne fonctionne pas bien. Ces dernières années, la Garde côtière a eu de la difficulté à recruter et former le nombre de personnes voulues, possédant les compétences requises pour que nous puissions mettre en œuvre le programme. Nous avons eu un certain succès au cours des deux dernières années.

Dans ma région, nous avons embauché plus de 300 personnes pour occuper des postes à plein temps dans la région de l'Atlantique. Nous avons profité du ralentissement économique,

interested in coming to work now for us. It is a challenge. We could always use more time, more people and more money to train and to provide a better level of service. It is a concern. I have to agree with you on that one. I will defer that to the major for DND.

**Maj. Stevens:** Within the Canadian Armed Forces I know there are ongoing recruiting initiatives. However that is outside of my scope. Within the search and rescue technician trade a number of initiatives are currently underway to increase and promote recruiting, but I would have to defer the question to CMP, chief of military personnel, to expand on the recruiting because that is outside of my day-to-day operations.

**Senator Enverga:** Have we thought about maybe raising their pay scale especially for CCG? Has it been thought about? Are there any requests for that so that all those experienced people stay?

**Mr. Spurrell:** Actually we are in another area that I can't really add a lot of information on. We are in collective bargaining right now so there is not much I can say. The unions representing our officers and crews are in collective bargaining with Treasury Board concerning salaries so there is not much I can really say on that.

**Senator McInnis:** Money will solve a lot of problems, Mr. Spurrell. Let me just refer to international conventions for it has been said that Canada's search and rescue emanated out of three conventions: The International Convention for Safety of Life at Sea, the International Convention on Maritime Search and Rescue, and the United Nations Convention on Law of the Sea. Apparently that is where it was shaped. Some of those conventions go back 40 or 45 years.

Have we in Canada been current with other nation signators to those conventions? You can answer that if you have some comments.

**Mr. Spurrell:** The only other point I would say is another driving factor would be major incidents. Once there is a big incident in Canada that sometimes changes the system in addition to international conventions. The Ocean Ranger would be a big driver for search and rescue in Canada, for example.

Actually, Harvey, you sit on an international working group so would you like to answer that one?

**Mr. Vardy:** I believe you asked if we were keeping current. More than that, we are still well respected internationally. Presently at the International Maritime Organization and the International Civil Aviation Organization there is a process to review the homing signal on EPIRB, Emergency Position

je l'avoue. Les gens sont maintenant plus intéressés à venir travailler pour nous. Ce n'est pas facile. Nous n'avons jamais trop de temps, de personnel ou d'argent pour assurer une formation et fournir un meilleur niveau de service. C'est un sujet d'inquiétude. Je suis d'accord avec vous sur ce point. Je vais laisser le major du MDN vous répondre.

**Maj Stevens :** Je sais qu'il y a des initiatives de recrutement permanentes dans les Forces armées canadiennes. Néanmoins, ce n'est pas de mon ressort. Du côté des techniciens en recherche et sauvetage, un certain nombre d'initiatives sont en cours pour accroître et promouvoir le recrutement, mais c'est au CPM, le chef du personnel militaire, qu'il revient de vous parler du recrutement, car ce n'est pas de mon ressort.

**Le sénateur Enverga :** Avons-nous songé à augmenter l'échelle salariale, surtout pour la Garde côtière? L'a-t-on envisagé? Des demandes ont-elles été faites en ce sens pour inciter tout le personnel expérimenté à rester?

**M. Spurrell :** En fait, c'est un autre domaine au sujet duquel je n'ai pas vraiment grand-chose à ajouter. Comme le processus de négociation collective est en cours, je ne peux pas dire grand-chose. Les syndicats qui représentent nos officiers et nos équipages négocient actuellement avec le Conseil du Trésor au sujet de leurs salaires et je ne peux donc pas vous dire grand-chose à ce sujet.

**Le sénateur McInnis :** L'argent réglera beaucoup de problèmes, monsieur Spurrell. Permettez-moi de mentionner les conventions internationales, car on a dit que les opérations de recherche et de sauvetage du Canada émanaient de trois conventions : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Apparemment, cela vient de là. Certaines de ces conventions datent de 40 ou 45 ans.

Suivons-nous ce qui se fait dans les autres pays signataires de ces conventions? Vous pouvez répondre si vous le désirez.

**M. Spurrell :** J'ajouterai seulement qu'un autre facteur déterminant serait un incident majeur. Lorsqu'il y a un grave incident au Canada, cela change parfois le système, en plus des conventions internationales. Le désastre de l'Ocean Ranger a eu une incidence importante sur la recherche et le sauvetage au Canada, par exemple.

En fait, Harvey, comme vous siégez à un groupe de travail international, voudriez-vous répondre à cette question?

**M. Vardy :** Vous avez demandé, je crois, si nous nous tenons au courant de ce que font les autres. Je dirais même que nous avons toujours une bonne réputation sur la scène internationale. Il y a actuellement, à l'Organisation maritime internationale et à l'Organisation de l'aviation civile internationale, un processus

Indicating Radio Beacon. This is the 121,5 homer to pinpoint where the beacon is. The thought now is to change the frequency rate on the outgoing bursts.

Canada is one of the countries leading the testing of these beacons. Most recently we tested them at our international search and rescue exercise in Passamaquoddy Bay where we had resources from the U.S. Coast Guard, the Canadian Coast Guard and the Canadian Air Force homing the various frequencies. We will take the results back to IMO and ICAO to show the concerns that Canada has with changing the frequency rates.

We are very much well respected in the international community for our initiative to continue to learn from others and advance our search and rescue theories.

**Senator McInnis:** The conventions dealt with certain equipment that must be on vessels, the construction of the vessel and so on. Many things have changed with high tech and so on. Are we current in that respect?

**Mr. Spurrell:** There are a number of those, sir, and unfortunately some of my colleagues in Ottawa might be better placed. On the carriage requirements for merchant ships Transport Canada is the lead at IMO for us on that. We have always worked with them on that. Many of the regulations are internal and would sit with Transport Canada. If they are considering new regulations they will consult with us, but I really can't speak to carriage requirements.

**Senator McInnis:** In 1999 Canada, the United States and United Kingdom signed a tripartite agreement. Do we update them?

**Mr. Spurrell:** I am sorry, sir. My focus is more on regional operations and that wouldn't be one that I would be able to help you on.

**Senator McInnis:** Do we have agreements with various states that share our border?

**Mr. Spurrell:** On the agreements with the adjacent states we meet regularly with the U.S. Coast Guard. We exercise regularly boat and search and rescue and environmental response. We have regularly scheduled exercises so we can kick the tires on the agreements to make sure things are working.

**Senator McInnis:** It is not just the agreements. What I am getting at is that we are current in terms of search and rescue.

d'examen du signal de positionnement de la RLS, la Radio balise de localisation des sinistres. C'est le signal émis sur la fréquence 121,5MHz qui indique où se trouve la balise. On envisage actuellement de modifier la fréquence du signal.

Le Canada est l'un des pays qui dirigent les essais de ces balises. Nous les avons récemment testées lors de notre exercice international de recherche et de sauvetage, dans la baie de Passamaquoddy, où les balises de la Garde côtière américaine, de la Garde côtière canadienne et de l'Aviation canadienne ont émis des signaux sur les diverses fréquences. Nous communiquerons les résultats à l'OMI et l'OACI pour leur faire part des préoccupations du Canada à l'égard du changement de fréquence.

Les initiatives que nous prenons pour continuer à apprendre des autres et à promouvoir nos théories de recherche et de sauvetage nous valent un grand respect dans la communauté internationale.

**Le sénateur McInnis :** Les conventions portaient sur le matériel qui doit être à bord des navires, la construction du navire, et que sais-je encore. Beaucoup de choses ont changé, notamment grâce à la technologie de pointe. Sommes-nous à jour sur ce plan-là?

**M. Spurrell :** Il y a eu un certain nombre de changements, monsieur, et malheureusement, certains de mes collègues à Ottawa seraient peut-être mieux placés pour vous répondre. Pour ce qui est des exigences relatives au matériel de navigation de bord pour les navires marchands, c'est Transport Canada qui est responsable de ce dossier devant l'OMI. Nous avons toujours travaillé avec le ministère à ce sujet. Un grand nombre de règlements sont internes et relèvent de Transport Canada. Si le ministère envisage une nouvelle réglementation, il nous consulte, mais je ne peux pas vraiment parler des exigences relatives au matériel de navigation à bord.

**Le sénateur McInnis :** En 1999, le Canada, les États-Unis et le Royaume-Uni ont signé un accord tripartite. Mettons-nous ces pays au courant de ce que nous faisons?

**M. Spurrell :** Désolé, monsieur. Je m'occupe surtout des opérations régionales et je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

**Le sénateur McInnis :** Avons-nous des accords avec les États qui partagent notre frontière?

**M. Spurrell :** Pour ce qui est des accords avec les États adjacents, nous rencontrons régulièrement la Garde côtière des États-Unis. Nous faisons régulièrement des exercices de recherche et de sauvetage et d'intervention environnementale. Nous faisons des exercices périodiques afin de nous assurer que les ententes fonctionnent bien.

**Le sénateur McInnis :** Ce ne sont pas seulement les ententes. Je veux savoir si nous nous tenons à jour sur le plan de la recherche et du sauvetage.

**Mr. Spurrell:** That is my belief. I haven't identified an area where we are short at all. I will turn to DND to see if they have any comments.

**Maj. Stevens:** At the Joint Rescue Coordination Centre we work with our international partners on a regular basis. We have a MOU with Boston and we are just in the process right now of finalizing one with Portugal. We participate in numerous exercises with those countries and with the U.S. In Alaska, we had members from JRCC Halifax participating in an exercise prior to *Crystal Serenity* beginning its voyage eastbound through the Northwest Passage.

Those sub MOUs go into a bit more detail and enhance our training and our collaboration. That is key to ensuring standardization. For each of the exercises we participate in we are exchanging information regarding our management systems, what tools and resources other countries are using that we can use and vice versa. We share that information on a regular basis. We have done it for the past two years with Portugal and since I have been at the rescue centre and with Boston.

At the national SAREX in Yellowknife I conducted a brief with the Chileans, the Mexicans, and the Norwegians. I extracted information from them with regard to their technologies and where they are with regard to UAVs and various pieces of equipment. As we emerge internationally with the amount of technology available to us ultimately we can reduce the search and effect the rescue. That is the sharing and collaboration.

I believe in we signed the Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic. That is a recent five-year agreement that Canada is a part of.

**Senator McInnis:** I am asking the question because it should be on the record with respect to our study. We don't want people to coming back to us and asking questions such as: "Are they current with other countries?" It is now on the record. It is not a criticism. It is to draw out the information.

We have a vast area in Canada for search and rescue and you elaborated on that yesterday. We also discussed the fact that there are large passenger ships worldwide now and more frequent passenger aircraft on daily transoceanic flights. Is our search and rescue team prepared to mount an effective response to an offshore mass rescue operation?

**Mr. Spurrell:** I will turn part of it over to Harvey because he might want to touch on the major exercise piece. As the major just pointed out we had the *Crystal Serenity* in the Arctic. It involved a lot of planning and a lot of exercising. A number of years ago the region did a very large practical exercise with the ferries back and forth between Nova Scotia and Newfoundland.

**M. Spurrell :** C'est ce que je crois. Je n'ai pu voir aucun domaine dans lequel nous avions des lacunes. MDM a peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

**Maj Stevens :** Au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, nous travaillons avec nos partenaires internationaux. Nous avons un protocole d'entente avec Boston et nous sommes en train d'en finaliser un avec le Portugal. Nous participons à de nombreux exercices avec ces pays ainsi qu'avec les États-Unis. Des membres du CCCOS de Halifax ont participé à un exercice en Alaska avant que le *Crystal Serenity* ne commence son voyage vers l'est par le passage du Nord-Ouest.

Ces protocoles d'entente sont un peu plus détaillés et améliorent notre formation et notre collaboration. C'est essentiel pour assurer une normalisation. Pour chacun des exercices auxquels nous participons, nous échangeons des renseignements sur le système de gestion, les outils et les ressources que les autres pays utilisent et que nous pouvons utiliser et vice versa. Nous échangeons régulièrement ce genre de renseignements. Nous l'avons fait depuis deux ans avec le Portugal et avec Boston, depuis que je suis au centre de recherche et sauvetage.

Au SAREX national de Yellowknife, j'ai organisé une séance d'information avec les Chiliens, les Mexicains et les Norvégiens. J'ai obtenu d'eux des renseignements sur leurs technologies, leurs drones et diverses pièces d'équipement. Grâce à la technologie à notre disposition sur la scène internationale, nous pourrions réduire les recherches nécessaires pour effectuer le sauvetage. Voilà les échanges et la collaboration que nous avons.

Nous avons signé l'Accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes dans l'Arctique. C'est un récent accord d'une durée de cinq ans dont le Canada est signataire.

**Le sénateur McInnis :** J'ai posé la question parce qu'il est important de le faire dans le cadre de notre étude. Nous ne voulons pas que les gens reviennent nous demander : « S'alignent-ils sur les autres pays? » Maintenant, cela a été précisé. Ce n'est pas une critique. C'était pour avoir ces renseignements.

Au Canada, la recherche et le sauvetage couvrent un vaste territoire et vous en avez parlé en détail hier. Nous avons également discuté du fait qu'il y a maintenant dans le monde de grands navires de transport de passagers et davantage de vols transocéaniques qui transportent des voyageurs quotidiennement. Votre équipe de recherche et de sauvetage est-elle prête à intervenir efficacement si une opération de sauvetage massif, au large des côtes, était nécessaire?

**M. Spurrell :** Je vais céder la parole à Harvey, car il voudra peut-être mentionner l'exercice de grande envergure. Comme le major vient de le souligner, nous avons eu le *Crystal Serenity* dans l'Arctique. Cela exigeait beaucoup de planification et d'exercices. Il y a un certain nombre d'années, la région a réalisé un exercice pratique de très grande ampleur avec les transbordeurs entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

Clearly moving that many people is always a challenge. If you have a very large cruise ship, depending on the environmental conditions and the nature of the emergency it would be very challenging. There is no doubt about that, but it is one of the things that we plan and exercise for. Do you want to touch on the major exercise piece?

**Mr. Vardy:** Yes. It boils down to training and exercising it. Nationally I work with my colleagues in British Columbia and Central and Arctic. We are planning a very large, major exercise in the Strait of Juan de Fuca for next year where multiple federal, provincial and municipal agencies will work together. That is where we get to learn the capacity and capability of all our search and rescue partners.

Last year we worked with District 1 in Boston to carry out a mass casualty exercise with Royal Caribbean Cruise Lines. In May and June of this year we are planning another tabletop exercise at the Coast Guard College with industry and both the Canadian and U.S. coast guards.

It is a continually evolving project just to keep up with the technologies. One of the challenges with the mass rescue exercise is casualty tracking. We have been working with the government in Saint Pierre and Miquelon on advancing our system. They have developed a more electronic means for casualty tracking that is very interesting. We are working and sharing our tools with them and they are sharing their tools with us. It is coming together. We are building a mass casualty tracking system that will benefit both countries.

**Senator McInnis:** I have a parochial question. Just off Halifax Harbour around Herring Cove you deployed a SmartAtlantic buoy that is apparently very effective for boater safety and so on. Can you just elaborate on what that is and if Halifax is the only place that has such a buoy?

**Mr. Spurrell:** The smart buoy technology, e-navigation, is clearly an area where as technology evolves we can provide the mariner with more information in a timely manner. Those buoys would give things such as actual wave height, actual wind direction and temperature on scene rather than looking around the headland trying to guess what it would be like.

Those buoys are placed in a number of spots across the country. We have them in Placentia Bay, the Bay of Fundy and a number of places on the East Coast. When one goes out we receive calls pretty quickly because people find those very

Il est évident que le transport d'un grand nombre de gens pose toujours un défi. S'il s'agit d'un très gros bateau de croisière, selon les conditions environnementales et la nature de l'urgence, l'intervention pourrait être très difficile. Cela ne fait aucun doute, mais c'est une des choses pour lesquelles nous planifions et nous faisons des exercices. Voulez-vous parler de l'exercice de grande envergure?

**M. Vardy :** Oui. C'est une question de formation et de mise en pratique de cette formation. Je travaille, au niveau national, avec mes collègues de la Colombie-Britannique, du centre et de l'Arctique. Nous planifions un exercice de très grande envergure dans le détroit de Juan de Fuca pour l'année prochaine. De nombreux organismes fédéraux, provinciaux et municipaux y participeront ensemble. C'est ainsi que nous jugeons la capacité de tous nos partenaires de la recherche et du sauvetage.

L'année dernière, nous avons travaillé avec le District 1, à Boston, pour réaliser, avec Royal Caribbean Cruise Lines, un exercice portant sur un incident causant de très nombreuses victimes. En mai et juin de cette année, nous comptons faire un autre exercice sur maquette au Collège de la Garde côtière avec l'industrie ainsi que la Garde côtière canadienne et la Garde côtière américaine.

C'est un projet en constante évolution, simplement pour s'adapter à la technologie. La localisation des victimes est l'un des défis que pose l'exercice de sauvetage en masse. Nous avons travaillé avec les autorités de Saint-Pierre-et-Miquelon à l'amélioration de notre système. Elles ont mis au point un système de localisation des victimes plus perfectionné très intéressant. Nous travaillons et partageons nos outils avec elles et elles partagent leurs outils avec nous. Les choses avancent bien. Nous sommes en train de développer un système de suivi des incidents faisant de nombreuses victimes dont les deux pays bénéficieraient.

**Le sénateur McInnis :** J'ai une question qui concerne ma région. Juste à l'extérieur du port de Halifax, près de Herring Cove, vous avez déployé une bouée SmartAtlantic qui est apparemment très efficace pour la sécurité des plaisanciers et des autres navigateurs. Pourriez-vous nous expliquer de quoi il s'agit et si Halifax est le seul endroit doté de ce genre de bouée?

**M. Spurrell :** La technologie de la bouée intelligente, la e-navigation, nous permet, grâce à l'évolution de la technologie, de fournir aux marins davantage de renseignements en temps voulu. Ces bouées leur fournissent des données telles que la hauteur réelle des vagues, la direction réelle du vent et la température sur place au lieu qu'ils aient à regarder autour d'eux pour essayer de deviner quelles sont les conditions.

Ces bouées sont placées dans un certain nombre d'endroits du pays. Nous en avons dans la baie de Placentia, dans la baie de Fundy et à divers endroits sur la côte Est. Lorsqu'une bouée est installée, nous recevons rapidement des appels parce que les gens

practical. They can just go online to check a lot of information they would like to have before they go to sea. It is something that people are asking more for.

**Senator McInnis:** Are they costly?

**Mr. Spurrell:** Often we partner with a number of different users because the infrastructure of the buoy itself is something that we have the ability to place and maintain. We have a lot of buoys in our inventory but the technology is getting better and that stuff is getting smaller. As we move forward it becomes less and less complicated to have that type of technology.

We have a big initiative that is not SAR related. It is what they call E-Nav or electronic navigation. A lot of users in the industry are looking for a lot. The maritime industry wants to keep up with others, to be able to go online to get that information in a real time rather than looking at forecasts or estimates.

**Senator Poirier:** In one of our meetings in Ottawa recently a representative from the Transportation Safety Board informed the committee that as a result of a recent restructuring the MCTS, the Maritime Communication and Traffic Services centres, do not always notify the board in a timely manner when a marine accident occurs. They say the delays in notification of a marine occurrence impair the board's ability to deploy to a site quickly to undertake its investigative work.

Can you explain why the MCTS centres would no longer notify or would you comment on that operation?

**Mr. Spurrell:** There was a bit of a disagreement between the two agencies. We are adamant that we inform them electronically of an incident but we are not triaging or trying to determine what cases they are more interested in and calling them directly. If there was a major significant case the MCTS officer or the supervisor on shift would take the initiative and give them a call.

Right now we are reaching out to them electronically on those incidents. They are not getting that personal service that they were used to in the past.

**Senator Poirier:** Over the last couple of days we have heard a lot about the great work that you guys do. We have heard about some of the challenges that are out there. In our discussions today we mentioned a few of the concerns that some people working there have with the new vessels that are coming.

We have heard about the manpower challenges that some are saying to us. We have heard about linguistic challenges and difficulty to recruit and compete in the world with not enough francophone people to be the bilingual service that we need to provide. We have heard about money issues and pay. We have heard about different things.

les trouvent très pratiques. Ils peuvent simplement aller sur Internet pour obtenir un tas de renseignements qu'ils souhaitent avoir avant d'aller en mer. Ce genre de système est davantage en demande.

**Le sénateur McInnis :** Cela coûte-t-il cher?

**M. Spurrell :** Nous nous associons souvent à un certain nombre d'utilisateurs différents parce que l'infrastructure de la bouée comme telle est une chose que nous sommes en mesure de placer et d'entretenir. Nous avons beaucoup de bouées dans notre inventaire, mais la technologie s'améliore et les bouées deviennent plus petites. Il devient de moins en moins difficile d'avoir ce genre de technologie.

Nous avons une grande initiative qui n'est pas reliée à la recherche et au sauvetage. C'est ce qu'on appelle la navigation E-Nav ou électronique. Cela intéresse beaucoup un grand nombre d'utilisateurs de l'industrie. Le secteur maritime veut garder le même rythme que les autres, pouvoir obtenir ces renseignements en ligne, en temps réel, au lieu d'avoir à se fier aux prévisions ou aux estimations.

**La sénatrice Poirier :** À l'une de nos réunions à Ottawa, récemment, un représentant du Bureau de la sécurité des transports a informé le comité qu'à la suite d'une restructuration récente, les SCTM, les Services de communications et de trafic maritimes n'informent pas toujours le Bureau des accidents maritimes dans les délais voulus. Selon le Bureau, la notification tardive des incidents maritimes l'empêche de se déployer rapidement sur le site pour commencer son travail d'enquête.

Pourriez-vous expliquer pourquoi les SCTM n'informent plus le Bureau ou pouvez-vous nous en parler?

**M. Spurrell :** Il y a eu un certain désaccord entre les deux organismes. Nous maintenons catégoriquement que nous les informons électroniquement des incidents, mais nous n'essayons pas de déterminer quels sont les cas qui l'intéressent le plus pour l'en informer directement par téléphone. En cas d'accident majeur, l'agent des SCTM ou le superviseur de service prend l'initiative de téléphoner au Bureau.

Pour le moment, nous informons le Bureau de ces incidents par voie électronique. Il n'obtient plus le service personnel auquel il était habitué.

**La sénatrice Poirier :** Au cours des deux derniers jours, nous avons beaucoup entendu parler du bon travail que vous faites. On nous a aussi parlé de certains des défis à relever. Au cours de notre discussion d'aujourd'hui, nous avons mentionné certaines des inquiétudes que l'arrivée des nouveaux navires suscite au sein de votre effectif.

Nous avons entendu parler de défis sur le plan de la main-d'œuvre. Nous avons entendu parler de défis linguistiques et de la difficulté de recruter et de soutenir la concurrence mondiale si l'on n'a pas suffisamment de Francophones pour le service bilingue que nous devons offrir. Nous avons entendu parler de questions d'argent et de rémunération. Nous avons entendu toutes sortes de choses différentes.

Is there anything else out there that maybe you would like to share with us as a concern or something that you would like to see improved that you think possibly we have not heard yet in the last couple of days from all the different people that we have met?

**Mr. Spurrell:** Through a Coast Guard lens the fact that my people have strong opinions or are passionate about search and rescue is not the least bit surprising to me. I mean it is a program that our men and women are fully engaged in and are always looking for ways to do it better. Obviously I am not going to talk about pay.

**Senator Poirier:** No, I understand that.

**Mr. Spurrell:** I don't even want to mention the word. Clearly an area where there is some room for improvement is prevention. There was a time that boating safety was within the Coast Guard. It is with Transport Canada now but like policing and the fire service I don't have to say that an ounce of prevention is worth a pound of cure.

This is an area where we could provide a better service to Canadians if we had some more time and resources to work on prevention. As I said in my opening comments we look forward to the day when we don't have to answer the call.

**Senator Poirier:** That is right.

**Maj. Stevens:** I have to echo Mr. Spurrell's sentiments. That is exactly what came to my mind regarding awareness among the public of what we actually do and what they can do to contribute. Ultimately it comes down to the person having the equipment and the tools they need to alert if they find themselves in that situation. That was the first thing that popped into my mind.

As well with evolving technology it is important that we keep abreast. The Canadian Armed Forces is continuing to look at and explore options in regard to the UAVs, RADARSAT and drones available to us that we can use to effect the rescue more efficiently.

**Senator Stewart Olsen:** Senator Munson touched on the North which is of particular concern. Based on your stories today there seem to be a lot of search and rescue operations happening. Have you contemplated at all an actual base where there would be a helicopter, there would be a plane and there would be staffing crews?

**Mr. Spurrell:** From a Coast Guard standpoint our presence in the North is expeditionary. We take our ships up. We do have presence in Iqaluit. We have an MCTS centre there. Its season is linked to the navigation season. The possibility of extending that is one that we are looking into as the Arctic opens up and the seasons extend.

Y a-t-il d'autres sujets de préoccupation ou des améliorations que vous souhaiteriez voir apporter, dont les différentes personnes que nous avons rencontrées ces deux derniers jours n'ont pas encore parlé?

**M. Spurrell :** Le fait que mon personnel de la Garde côtière ait des opinions bien arrêtées ou parle avec passion de la recherche et du sauvetage n'a rien d'étonnant pour moi. Je veux dire que c'est une mission à laquelle nos hommes et nos femmes se consacrent entièrement et qu'ils cherchent toujours à mieux remplir. Bien entendu, je ne vais pas parler de la rémunération.

**La sénatrice Poirier :** Non, je le comprends.

**M. Spurrell :** Je ne veux même pas mentionner ce mot. La prévention est certainement un domaine dans lequel nous pourrions apporter des améliorations. À une certaine époque, la sécurité de la navigation de plaisance était du ressort de la Garde côtière. Elle relève maintenant de Transports Canada, mais comme pour la police et les pompiers, inutile de dire qu'il vaut mieux prévenir que guérir.

C'est un domaine dans lequel nous pourrions fournir un meilleur service aux Canadiens si nous avions davantage de temps et de ressources à consacrer à la prévention. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous rêvons du jour où nous n'aurons plus à répondre au moindre appel.

**La sénatrice Poirier :** En effet.

**Maj Stevens :** Je dirais la même chose que M. Spurrell. C'est exactement ce qui n'est venu à l'esprit à propos de ce que le public connaît de notre travail et de ce qu'il peut faire pour y contribuer. En fin de compte, il faut que la personne qui se trouve dans cette situation ait le matériel et les outils voulus pour lancer une alerte. C'est la première chose qui m'est venue à l'esprit.

Également, il est important de suivre l'évolution de la technologie. Les Forces armées canadiennes continuent d'examiner et d'explorer les possibilités que le système de drones, RADARSAT et autres drones peuvent nous apporter pour effectuer les sauvetages de façon plus efficace.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Le sénateur Munson a parlé du Nord qui pose un souci particulier. D'après ce que vous avez raconté aujourd'hui, il semble y avoir là-bas de nombreuses opérations de recherche et de sauvetage. Avez-vous songé à établir une base où il y aurait un hélicoptère, un avion et des équipages pour ces appareils?

**M. Spurrell :** La présence de la Garde côtière dans le Nord est expéditionnaire. Nous envoyons nos navires là-bas. Nous avons une présence à Iqaluit. Nous avons là un centre des SCTM. Sa saison est reliée à la saison de navigation. Nous examinons la possibilité de la prolonger compte tenu de l'ouverture de l'Arctique et de la prolongation de la saison de navigation.

At this time from a Coast Guard standpoint we have reduced our footprint over the years. We have fewer facilities rather than more. The reality was a program review in the 1990s and the size of the fleet that we had the support. I can't speak to any evolving in the North but I will turn to the DND major.

**Maj. Stevens:** There is currently a squadron of military Twin Otters in Yellowknife. Those aircraft can be called upon as a secondary SAR resource, but as to whether or not the Canadian Armed Forces explored that option that would be outside of me to comment on. I am not privy to that information.

As mentioned earlier an abundance of resources operate in the North should we need them. We track those through our headquarters in Winnipeg and with our volunteers, the Coast Guard Auxiliary and the CASARA members. There is an increase in the presence of resources in the North that can respond to the cases.

I have the numbers. Last year in 2015 there were 8 Arctic aeronautical cases and 15 marine cases. That is all cases. That includes a false alert and it includes a distress. That is over the course of an entire year.

There are quite a few additional resources in the North, secondary vessels and aircraft that we could call upon. We keep abreast of the activity that is taking place in the North.

**Senator Stewart Olsen:** I understand there is an imperative on the sea and in the North. If you are there, if you are private or if you are a business then you are going to immediately offer help. I would suggest that we have to look at our forces and the services we provide from a public standpoint because those resources may not always be there.

**Senator Hubley:** I would like to touch briefly on equipment. This morning we had the pleasure of seeing both the Hercules and the Cormorant in action. The Hercules is a warhorse when it comes to first response search and rescue. It has a huge capacity. It is reliable. It has been an important part of the equipment needed to do the work in the Halifax region.

I understand there is a replacement that perhaps won't be as costly as replacing a Hercules, but it doesn't have the capacity of distance. Given the Halifax region where we go out so far into the Atlantic it seems to me it would be wise to have at least a carrier with the capacity of the Hercules in place. I am just wondering what your thoughts on that would be.

I think Mr. Spurrell was mentioning the Bell 429, a replacement for the Cormorant. Will that have the same capacity, et cetera as the Cormorant?

**Mr. Spurrell:** Before my colleague answers the longer question, the two aircraft for the Coast Guard are used to support the full suite of services. They are not dedicated search and rescue aircraft. In both cases I am pleased to say that we have purchased

La Garde côtière a réduit son empreinte au cours des années. Nous avons maintenant moins d'installations qu'avant. C'est, en réalité, le résultat de l'examen du programme qui a eu lieu dans les années 1990 et de la taille de la flotte. Je ne peux pas vous parler de l'évolution dans le Nord, mais je vais céder la parole au major du MDN.

**Maj Stevens :** Il y a actuellement un escadron de Twin Otters militaires, à Yellowknife. Ces appareils peuvent servir de ressources secondaires de recherche et de sauvetage, mais quant à savoir si les Forces armées canadiennes ont exploré cette option, je ne suis pas en mesure d'en parler. Je ne suis pas au courant.

Comme on l'a déjà mentionné, il y a, dans le Nord, un grand nombre de ressources auxquelles nous pouvons faire appel en cas de besoin. Nous les localisons à partir de notre quartier général à Winnipeg et avec l'aide de nos bénévoles, de la Garde côtière auxiliaire et des membres de CASARA. Il y a, dans le Nord, de plus en plus de ressources qui peuvent intervenir en cas d'incidents.

J'ai les chiffres. L'année dernière, en 2015, il y a eu dans l'Arctique 8 incidents aéronautiques et 15 incidents maritimes. C'est le nombre total d'incidents. Cela comprend une fausse alerte et un message de détresse. C'est pour l'année entière.

Il y a un certain nombre de ressources supplémentaires, de navires et aéronefs secondaires auxquels nous pourrions faire appel dans le Nord. Nous nous tenons au courant de l'activité qui a lieu dans le Nord.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je sais que l'on a une obligation en mer et dans le Nord. Si vous êtes là-bas, que vous soyez un particulier ou une entreprise, vous devez immédiatement offrir de l'aide. Je pense que nous devons examiner les services que nous fournissons du point de vue de l'intérêt public étant donné que ces ressources ne seront peut-être pas toujours là.

**La sénatrice Hubley :** Je voudrais parler brièvement de l'équipement. Ce matin, nous avons eu le plaisir de voir l'avion Hercules et le Cormorant en pleine action. Le Hercules est un cheval de bataille pour les interventions de recherche et de sauvetage. Il a une énorme capacité. Il est fiable. Il a été un élément important de l'équipement nécessaire pour faire ce travail dans la région de Halifax.

Je sais qu'il sera remplacé par un appareil qui ne coûtera peut-être pas aussi cher qu'un Hercules de remplacement, mais qui n'aura pas le même rayon d'action. Étant donné que la région de Halifax s'avance très loin dans l'Atlantique, je crois qu'il serait sage d'avoir au moins un aéronef de transport ayant la même capacité que le Hercules. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

M. Spurrell a mentionné, je pense, le Bell 429, qui remplace le Cormorant. Aura-t-il la même capacité, et cetera, que le Cormorant?

**M. Spurrell :** Avant que ma collègue ne réponde à la question plus vaste, les deux appareils de la Garde côtière servent à soutenir l'ensemble complet des services. Ils ne sont pas spécialement consacrés à la recherche et au sauvetage. Dans les

a larger more capable aircraft. The Bell 429 has replaced primarily the Eurocopter 105 and its eighties technology. It is larger and more robust. It is faster. It has farther range and all those nice things. Again, I am not a helicopter pilot.

We are replacing the Bell 212 with the 412, a more capable heavier lift, longer range aircraft. On the small question around the Coast Guard aircraft component we are quite comfortable saying that we have enhanced the capability of our fleet. I will defer the rest to my colleague.

**Maj. Stevens:** The Department of National Defence is continuing to pursue the new fixed wing aircraft which will replace the Buffalo aircraft, as well as the Hercules C-130H. Those aircraft are from the 1960s and they are aging.

It is expected that the contract is supposed to be awarded either late 2016 or early 2017. I am not in a position to comment on which aircraft, but I do know that an extensive study and research with regard to the capabilities have taken place since my time back in Comox operating on the twin engine Buffalo aircraft. However I am not in a position to comment on where that project sits right now.

**Senator Hubley:** I heard a comment this morning that I would like to share. The replacement aircraft will have certain capabilities that will resemble the Cormorant, but if it has to travel to and back from the site it has less time to do the searching while it is there. It would cut down on the search time which for me would be a serious situation if people were waiting to be rescued. That is my only comment.

**Maj. Stevens:** Yes, the search component is definitely very critical. I can't comment. But we can utilize tools to assist with the search, increase the range and use an offshore oil platform. I know that is not a viable option for fixed wing but certainly for a rotary.

With the use of tools such as RADARSAT, we are now progressing to try and locate a target using imagery so that we can direct our resource exactly to the location.

**Senator Enverga:** This is more a question related to Senator Hubley's question. The admiral was telling us that we have the best Coast Guard anywhere in the world, something like that. I believe so if you say so.

You also mentioned in your speech, major, that the Cormorant helicopter crew was able to use ultra platforms. That is the key word there. Have you ever thought of having equipment with an air-to-air refuelling capability to extend the register or something like that? Is there something like that in your mind or in the planning stage?

deux cas, j'ai le plaisir de dire que nous avons acheté un appareil plus gros, d'une capacité supérieure. Le Bell 429 a surtout remplacé l'Eurocopter 105 et sa technologie des années 1980. Il est plus gros et plus robuste. Il est plus rapide. Il a un plus long rayon d'action et toutes sortes d'équipements perfectionnés. Encore une fois, je ne suis pas pilote d'hélicoptère.

Nous remplaçons le Bell 212 par le Bell 412, un appareil capable de soulever des charges plus lourdes, qui a un plus long rayon d'action. Pour ce qui est de la petite question au sujet des appareils de la Garde côtière, nous pouvons dire que nous avons amélioré la capacité de notre flotte. Je vais laisser ma collègue répondre au reste de votre question.

**Maj Stevens :** Le ministère de la Défense nationale poursuit son projet d'acquisition du nouvel appareil à voilure fixe qui remplacera le Buffalo, ainsi que le Hercules C-130H. Ces avions datent des années 1960 et sont vieillissants.

On s'attend à ce que le contrat soit octroyé à la fin de 2016 ou au début de 2017. Je ne suis pas en mesure de vous dire quel appareil sera choisi, mais je sais qu'une étude et des recherches intensives ont été faites sur les capacités de ces appareils depuis l'époque où je pilotais le bimoteur Buffalo, à Comox. Néanmoins, je ne suis pas en mesure de vous dire où en est actuellement ce projet.

**La sénatrice Hubley :** Ce matin, j'ai entendu un commentaire que je voudrais partager avec vous. L'appareil de remplacement aura certaines capacités ressemblant à celles du Cormorant, mais si, une fois sur place, il doit faire des allers et retours, il disposera de moins de temps pour la recherche. Cela réduira le temps consacré à la recherche ce qui, selon moi, serait grave si des gens attendaient d'être sauvés. C'est la seule chose que je dirais.

**Maj Stevens :** Oui, la recherche est certainement l'élément crucial. Je ne peux pas vous répondre. Néanmoins, nous pouvons utiliser des instruments pour faciliter la recherche, augmenter le rayon d'action et nous pouvons nous servir d'une plate-forme pétrolière. Je sais que ce n'est pas une option viable pour un appareil à voilure fixe, mais ça l'est certainement pour un hélicoptère.

Grâce à l'utilisation d'outils comme RADARSAT, nous parvenons maintenant à mieux localiser une cible, grâce à l'imagerie, afin que nous puissions diriger nos ressources jusqu'au lieu exact de l'incident.

**Le sénateur Enverga :** Cette question se rapporte davantage à celle de la sénatrice Hubley. L'amiral nous a déclaré que nous avons la meilleure Garde côtière du monde, quelque chose de ce genre. Si vous le dites, je vous crois.

Vous avez également mentionné dans votre discours, major, que l'équipage de l'hélicoptère Cormorant avait pu se servir d'une plate-forme extracôtière. C'est le mot clé. Avez-vous jamais songé à vous doter d'un équipement ayant une capacité de ravitaillement en vol pour élargir votre rayon d'action? Est-ce une chose à laquelle vous songez ou qui fait partie de vos plans?

**Maj. Stevens:** I believe that may be a capability, sir, that is being explored but I am not familiar with it. That is beyond my scope. I am not sure if I was clear on the last question. It is the Hercules, the fixed wing aircraft, that is being replaced. The helicopters are just approaching their mid-life upgrade.

You are referring to air-to-air refuelling. That is well outside of my scope but right now we are using a number of platforms on the East Coast. The factor with those, though, is that the weather has to be suitable. Fog can often be a challenge but when weather permits the aircraft are able to extend their range offshore.

**Senator Enverga:** Yes, the biggest concern is what happens if there is no offshore facility over there. What is will happen to the people in distress? Are we able to support them the way they expect us to do?

**Maj. Stevens:** Our region here in Halifax extends 1,000 miles from St. John's, mid-Atlantic at 30° latitude, which is well beyond a range of a helicopter.

The resources we use first are looking for mariners. We would track the vessels to see if there is a vessel within range that can assist if it is a maritime incident and our fixed wing aircraft have a recovery mechanism if we should deploy our search and rescues technicians.

We quite often work with our search and rescue partners from abroad, Portugal and Falmouth, U.K. We work with those countries to dispatch aircraft to the scene. They have a number of aircraft in Portugal. They have the Orion and the CASA, both fixed wing aircraft that we can call upon based on the location of their island and the extensive range of our maritime area.

**Senator Enverga:** Do you think it is ideal for us to have that capability?

**Maj. Stevens:** It is something outside of my scope to comment on, sir.

**Senator Enverga:** I have a quick question about staffing. We have been to one of the Coast Guard stations there. Somehow most of them are 20 years on the job or 30 years maybe. My concern is: Will there be continuity? You have to know the locality and the local knowledge there. Do we have anything that we are doing to support them and teach them?

**Mr. Spurrell:** One of the things we have done with crewing in all of our fleet is that we have moved into a pooling system not just in the lifeboat fleet. It is not exclusively but we are getting there to where an individual officer or a ship crew member is assigned a level and then moved around a fleet. In that way they don't end up in one station for a long period of time focused on one job.

**Maj Stevens :** Je crois que cette capacité peut être explorée, mais je ne suis pas au courant. Ce n'est pas de mon ressort. Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris la dernière question. C'est le Hercules, l'aéronef à voilure fixe, qui est remplacé. Les hélicoptères n'en sont qu'à l'étape de leur modernisation à mi-vie.

Vous avez parlé du ravitaillement en vol. C'est en dehors de mon champ de compétence, mais pour le moment, nous utilisons un certain nombre de plates-formes sur la côte Est. Il faut néanmoins que la météo soit favorable. Le brouillard pose souvent un problème, mais lorsque le temps est clément, cela permet à l'appareil d'étendre son rayon d'action au large.

**Le sénateur Enverga :** Oui, mais ce qui nous inquiète surtout, c'est ce qui arrivera s'il n'y a pas d'installation au large. Qu'arrivera-t-il aux personnes en détresse. Allons-nous les aider comme elles s'y attendent?

**Maj Stevens :** Ici, à Halifax, notre région s'étend sur 1 000 milles, de St. John's jusqu'au milieu de l'Atlantique, à 30° de latitude, ce qui dépasse largement le rayon d'action d'un hélicoptère.

Nous commençons par chercher des navires. Nous localisons les navires pour voir s'il y en a un qui peut apporter son aide s'il s'agit d'un incident maritime, et nos appareils à voilure fixe ont un mécanisme de récupération si nous déployons nos techniciens de recherche et de sauvetage.

Nous travaillons souvent avec nos partenaires étrangers, le Portugal et Falmouth, au Royaume-Uni. Nous travaillons avec ces pays pour envoyer des appareils sur les lieux de l'incident. Le Portugal a un certain nombre d'appareils. Il a l'Orion et le CASA, qui sont deux appareils à voilure fixe auxquels nous pouvons faire appel compte tenu de l'emplacement de l'île portugaise et de la vaste superficie de notre zone maritime.

**Le sénateur Enverga :** Pensez-vous qu'il soit idéal pour nous d'avoir cette capacité?

**Maj Stevens :** Je ne suis pas compétente pour en parler, monsieur.

**Le sénateur Enverga :** J'ai une brève question concernant vos effectifs. Nous sommes allés dans l'une des stations de la Garde côtière. La majeure partie du personnel a 20 ou 30 ans d'ancienneté. Je me demande s'il y aura une continuité. Vous devez connaître le territoire et ses particularités. Faisons-nous quelque chose pour soutenir et former le personnel?

**M. Spurrell :** Pour ce qui est des effectifs de toutes nos flottes, nous avons adopté un système de mise en commun, et pas seulement pour notre flotte d'embarcations de sauvetage. Nous ne le faisons pas exclusivement, mais un officier ou membre d'équipage obtient un certain grade et passe ensuite d'un poste à l'autre de la flotte. De cette façon, le personnel ne reste pas longtemps à faire le même travail au même endroit.

That level of local knowledge and experience is a strength and a weakness. If you are really good at one job in one place and then we need you somewhere else, sometimes that is not a good thing. We are looking at ways to move our ship crews and our ship officers around.

Demographics are a challenge and the men and women of the Coast Guard are public servants. If they want to stay at a certain level and don't want to compete for advancement they are allowed to stay in that level for the bulk of their career. It is one of the things we have to work on, sir.

**The Chair:** Major Stevens, the government of the day in May 2012 closed the Marine Rescue Centre in Kitsilano, British Columbia, and the Maritime Rescue Sub-Centre in St. John's. I know that since they have reopened the Kitsilano operation. There are ongoing discussions in relation to what is going to happen in St. John's. There is a commitment to reopen.

Yesterday we saw some numbers regarding the 2,204 cases at the JRCC so far this year in 2016, which you touched on in your remarks. If my memory serves me correctly it was a little over 900 for the St. John's, Newfoundland, area. I know it is not for you to make that decision. It has been four years now. I know it is a concern for people in my province. That is for sure. I am just wondering about any comment in relation to the amount of activity and calls that seem to be still coming in from Newfoundland and Labrador. As you know it is an island. From what I understand it seems to me there is a pushback in the upper echelons of different departments in relation to the reopening of that sub-centre.

I am somewhat concerned that we have a commitment but it seems that the logistics of getting that to reality are not there. In regard to response times and the amount of calls that we have had there seems to be a lot of major activity there.

**Maj. Stevens:** I will just make an initial comment and then I will turn it over to my Coast Guard colleagues who are better positioned to speak to the sub-centre in St. John's.

I have been at JRCC Halifax as the officer in charge since 2014. I have never operated at JRCC while MRSC St. John's was open. With the high volume of calls I see throughout the region and not just specific to one area, the staff on duty is extremely familiar with the area and well versed in the climate and challenges that we face.

As I mentioned earlier, on September 7 we had a case off Cape Spear where a fishing vessel was reported overdue mid-afternoon. The staff at the Joint Rescue Coordination Centre was able to effectively dispatch a number of resources, including the Coast Guard Auxiliary, Coast Guard vessels, the Cormorant helicopter and the Hercules aircraft. We even used Provincial Airlines to effect the search.

Votre niveau de connaissances et d'expérience peut vous servir et vous desservir. Si vous êtes vraiment bon dans votre travail, dans un certain endroit et qu'on a besoin de vous ailleurs, ce n'est pas toujours une bonne chose. Nous cherchons des moyens de faire passer les membres d'équipage et les officiers d'un poste à l'autre.

La situation démographique pose un défi et les hommes et femmes de la Garde côtière sont des fonctionnaires. S'ils veulent rester à un certain niveau et ne veulent pas avancer dans leur carrière, ils ont le droit de se maintenir à ce niveau. C'est une des choses auxquelles nous devons travailler, monsieur.

**Le président :** Major Stevens, en mai 2012, le gouvernement de l'époque a fermé le Centre de sauvetage maritime de Kitsilano, en Colombie-Britannique et le Centre auxiliaire de sauvetage maritime de St. John's. Je sais qu'il a rouvert depuis le centre de Kitsilano. Il y a actuellement des discussions au sujet de St. John's. On s'est engagé à rouvrir le centre.

Hier, nous avons vu quelques chiffres au sujet des 2 204 interventions que le CCCOS a faites jusqu'ici cette année, en 2016, et que vous avez mentionnées dans votre discours. Si je me souviens bien, il y a eu un peu plus de 900 incidents dans la région de St. John's, à Terre-Neuve. Je sais que ce n'est pas à vous de prendre cette décision. Cela fait maintenant quatre ans. Je sais que cela préoccupe les citoyens de la province. C'est certain. Je voudrais seulement savoir ce que vous pensez du nombre d'appels qui continuent d'émaner de Terre-Neuve-et-Labrador. Comme vous le savez, c'est une île. D'après ce que j'ai compris, les hautes instances des divers ministères semblent repousser l'idée d'une réouverture de ce centre auxiliaire.

Je trouve assez inquiétant que nous ayons pris un engagement à cet égard, mais qu'apparemment, la logistique voulue pour en faire une réalité n'est pas là. Compte tenu des délais d'intervention et du nombre d'appels que nous avons reçus, il semble y avoir beaucoup d'activité de ce côté-là.

**Maj Stevens :** Je vais seulement dire quelques mots, après quoi je céderai la parole à mes collègues de la Garde côtière qui sont mieux en mesure de vous parler du centre auxiliaire de St. John's.

Je suis l'officier aux commandes du CCCOS de Halifax depuis 2014. Je n'ai jamais travaillé au CCCOS pendant que le centre de St. John's était ouvert. Compte tenu du volume important de messages que nous recevons dans toute la région et pas seulement dans un secteur précis, le personnel en poste connaît extrêmement bien la région, de même que le climat et les difficultés auxquelles nous sommes confrontés.

Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, le 7 septembre, on nous a signalé qu'un bateau pêchant au large de Cape Spear manquait à l'appel au milieu de l'après-midi. Le personnel conjoint de coordination des opérations de sauvetage a pu envoyer sur place un certain nombre de ressources dont la Garde côtière auxiliaire, des navires de la Garde côtière, l'hélicoptère Cormorant et l'avion Hercules. Nous nous sommes même servis de Provincial Airlines pour effectuer les recherches.

The software management system that we have at the rescue centre — it was implemented in 2001 and is going through a renewal process to update the tools and technology — is able to provide information to us regarding locations and is extremely valuable. I will turn it over to the Coast Guard to address.

**Mr. Spurrell:** Clearly the reopening of MRSC was in the mandate letter for the minister. We have been asked to provide advice, information and options to the minister, which we have done. I expect an announcement of that type would be coming from the minister and not from some officials. I guess we will have to wait to see what the response is on that one.

**The Chair:** We have the minister coming before us in short order so maybe we will ask him. I thank you for your time here and echo the comments of my colleagues. In the last couple of days we have had the opportunity to travel to many of your operations and have some candid conversations. It has been a great learning experience for all of us. Certainly the hospitality has been second to none.

I live in a small rural community in Placentia Bay, home of the same bay as Major Stevens by the way. To me a lot of people out there may not be aware of all the available services and opportunities for people to be involved and become part of either the Armed Forces or the Coast Guard.

Yesterday we visited the Coast Guard College. It is second to none. It is very impressive. We have all chatted about it since and the opportunities for many young people to be involved. When we talk about promotion we will be having a serious look at recruitment in our report and some ways of assisting with that because we feel it is needed and we can help. Once again thank you for your time here today. I look forward to seeing you again on. Take care.

We are pleased to welcome our next three guests. I would ask them to introduce themselves, please.

**Brian LeBlanc, Canadian Coast Guard, Executive Director, Canadian Coast Guard College:** Good afternoon. My name is Brian LeBlanc, Executive Director of the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

**Tom Gunn, Principal, Nautical Institute, Nova Scotia Community College:** Good afternoon. I am Tom Gunn, Principal of the Nova Scotia Community College Strait Area Campus and The Nautical Institute.

**Vivek Saxena, Academic Chair, Nautical Institute, Nova Scotia Community College:** Good afternoon. My name is Vivek Saxena. I am the Academic Chair of The Nautical Institute at NSCC in Port Hawkesbury.

Le système de gestion informatisé que nous avons au centre de sauvetage — il a été mis en œuvre en 2001 et fait actuellement l'objet d'une mise à jour des outils et de la technologie — peut nous fournir des données de localisation et il est extrêmement utile. Je vais céder la parole à la Garde côtière.

**M. Spurrell :** La réouverture du CSSM figurait, bien sûr, dans la lettre de mandat du ministre. On nous a demandé de fournir au ministre des conseils, des renseignements et des options, ce que nous avons fait. Je m'attends à ce que le ministre lui-même et non pas un fonctionnaire fasse une annonce à ce sujet. Nous allons donc devoir attendre une réponse.

**Le président :** Comme le ministre doit bientôt comparaître devant nous, nous pourrions peut-être le lui demander. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir et je partage les sentiments de mes collègues. Au cours des deux derniers jours, nous avons eu l'occasion de nous rendre dans un grand nombre de vos centres d'opérations et nous avons eu de bonnes conversations. Cela a été très instructif pour nous tous. Nous avons reçu le meilleur accueil qui soit.

Je vis dans une petite localité rurale de la baie Placentia, la même baie que celle du major Stevens, soit dit en passant. J'ai l'impression que beaucoup de gens là-bas ne sont peut-être pas au courant de tous les services existants et de la possibilité d'y participer en entrant dans les Forces armées ou la Garde côtière.

Hier, nous avons visité le Collège de la Garde côtière. C'est un établissement exceptionnel. C'est très impressionnant. Depuis, nous avons discuté entre nous des possibilités que cela offre à de nombreux jeunes. Lorsque nous parlons d'avancement, dans notre rapport, nous allons nous pencher sérieusement sur le recrutement et les moyens de le faciliter, car nous estimons que c'est nécessaire et que nous pouvons apporter une aide. Encore une fois, merci d'avoir pris la peine de venir aujourd'hui. J'espère vous revoir de nouveau.

Nous avons le plaisir d'accueillir nos trois témoins suivants. Je vais leur demander de bien vouloir se présenter.

**Brian LeBlanc, Garde côtière canadienne, directeur exécutif, Collège de la Garde côtière canadienne :** Bon après-midi, je m'appelle Brian LeBlanc et je suis directeur exécutif du Collège de la Garde côtière canadienne, à Sydney, Nouvelle-Écosse.

**Tom Gunn, directeur, Nautical Institute, Nova Scotia Community College :** Bonjour. Je m'appelle Tom Gunn et je suis directeur du Strait Area Campus et du Nautical Institute du Nova Scotia Community College.

**Vivek Saxena, directeur de programme, Nautical Institute, Nova Scotia Community College :** Bonjour. Je m'appelle Vivek Saxena. Je suis directeur de programme du Nautical Institute du NSCC, à Port Hawkesbury.

**The Chair:** Thank you for taking the time to join us this afternoon. On behalf of the committee I thank Mr. LeBlanc for our visit to the Canadian Coast Guard College yesterday. As I said earlier it was a great learning experience and I am sure we will have some questions that came from our visit.

I will give you the opportunity to present your opening remarks and then we will go to our senators for questions. The floor is yours.

**Mr. LeBlanc:** Mr. Chair and honourable senators. I am honoured to appear here before this committee this afternoon. I mentioned my name is Brian LeBlanc. I cover most provinces that people have come from. I am half Newfoundlander and half Cape Bretoner who was born in New Brunswick, married a woman from Ontario, and had two kids that were born in St. John's before we moved back to Cape Breton. The only province I haven't covered is P.E.I. but I spent my summers there, though.

I started my career at the college in 1983 and after 26 years I returned in 2012. I am extremely passionate about search and rescue not only as an officer cadet when I was at the college but as a ship officer. I did a stint as a superintendent in the search and rescue program in headquarters and of course in my current position as Executive Director of the college. My role is to keep people safe and to help save lives through training.

I believe you have heard this before but I would like to highlight the active role the Coast Guard plays in SAR, search and rescue. On an average day we save 15 lives, we assist 52 people in search and rescue, and we manage over 1,200 vessel traffic movements. Marine safety is the priority for the Coast Guard and therefore the priority of the college.

To look at some of the impacts of our training I would like to walk you through a classic scenario of a major SAR case. This could happen anywhere in Canada north, south, east or west or in the Great Lakes. Late in the evening during a typical fall wind storm a fishing boat was returning to port when it experienced mechanical difficulties let's say about 50 miles off the coast. Their engine became disabled and they started taking on water. That is where we usually say is when they started to sink.

The crew of four immediately donned their survival suits. They were well equipped. Luckily they understood one of the most important aspects of the search and rescue system is alerting. If no one knows you are in trouble the time before the response is initiated can be extensive. It can be days. In this case they made a distress call on their radio, a Mayday, which was received and acknowledged by a Marine Communications and Traffic Services

**Le président :** Merci d'avoir pris le temps de vous joindre à nous cet après-midi. Au nom du comité, je remercie M. LeBlanc de nous avoir fait visiter le Collège de la Garde côtière canadienne, hier. Comme je l'ai déjà dit, c'était très instructif et je suis sûr que nous aurons des questions découlant de notre visite.

Je vais vous laisser faire votre déclaration préliminaire, après quoi nos sénateurs vous poseront des questions. La parole est à vous.

**M. LeBlanc :** Merci monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs. Je suis honoré de me présenter devant le comité cet après-midi. Comme je l'ai mentionné, je m'appelle Brian LeBlanc. Je suis ancré dans la plupart des provinces d'où viennent tous ces gens. Je suis à moitié Terre-Neuvien et à moitié Cap-Bretonnais, mais je suis né au Nouveau-Brunswick, j'ai épousé une Ontarienne et mes deux enfants sont nés à St. John's avant notre retour au Cap-Breton. La seule province avec laquelle je n'ai pas de liens est l'Île-du-Prince-Édouard, mais j'y ai quand même passé mes étés.

J'ai commencé ma carrière au collège en 1983 et j'y suis revenu en 2012, 26 ans plus tard. J'ai toujours été passionné par la recherche et le sauvetage, non seulement quand j'étais élève officier, mais aussi quand j'étais officier de bord. J'ai occupé brièvement le poste de surintendant du programme de recherche et de sauvetage au quartier général et je suis arrivé, bien sûr, à mon poste actuel de directeur exécutif du collège. Mon rôle est d'assurer la sécurité des gens et d'aider à sauver des vies grâce à la formation.

Je pense que vous l'avez sans doute déjà entendu auparavant, mais j'aimerais souligner le rôle actif que joue la Garde côtière dans le domaine de la recherche et du sauvetage. Au cours d'une journée normale, la Garde côtière sauve 15 vies, vient en aide à 52 personnes dans le cadre de ses activités de recherche et de sauvetage et gère plus de 1 200 déplacements de navires. La sécurité maritime est la priorité pour la Garde côtière et le collège.

Afin de mettre en valeur les résultats de notre formation, j'aimerais vous présenter un scénario classique d'un cas important de recherche et sauvetage. Cela pourrait se produire n'importe où au Canada, dans le nord, le sud, l'est et l'ouest ou dans les Grands Lacs. Tard en soirée, lors d'une tempête de vent automnal, un bateau de pêche revenait au port lorsqu'il a connu des difficultés mécaniques à environ 50 milles au large de la côte. Le moteur a cessé de fonctionner et le bateau a commencé à prendre l'eau. C'est généralement là qu'on dit qu'un bateau commence à couler.

Les quatre membres de l'équipage ont immédiatement enfilé leurs costumes de survie. Ils étaient bien équipés. Heureusement, ils ont compris qu'un des aspects les plus importants du système de recherche et de sauvetage, c'est d'alerter. Si personne ne sait que vous êtes en difficulté il peut se passer pas mal de temps avant qu'une recherche ne soit entreprise. Des jours, parfois. Dans ce cas, ils ont lancé un appel de détresse sur leur radio, un Mayday,

centre. As you heard earlier its short form is MCTS. Of course the centre immediately contacted a Joint Rescue Coordination Centre or JRCC and provided details of the distress.

This brings me to the first of our training programs. The college trains the marine communications and traffic services officers in our centres across Canada. They are the eyes and ears of vessels operating on the water. They provide one of the first responses to vessels in distress as well as communicating with all vessels involved in the SAR. They help protect human lives. They help conserve the marine environment. When they are in a traffic zone they help manage efficient ship movements to avoid collisions and the potential impacts of that.

The Coast Guard College is the only institution in Canada offering MCTS officer training. It is a 25-week program that consists of mixed theory and practical simulation classes. We visited the simulator which actually had students going through a scenario yesterday. After the college program students will do three to six months of on-the-job training at a centre. Then they will be certified as an MCTS officer and be a full-blown officer in the Canadian Coast Guard.

Continuing with the scenario, the maritime search and rescue coordinator tasks a number of resources to respond to the incident including a Coast Guard ship. They also task some Coast Guard Auxiliary vessels and a number of commercial ships and fishing vessels that happened to be in the area. I think you have already heard the term vessels of opportunity. The aeronautical SAR coordinator tasked Canadian Forces aircraft to assist in the search.

Maritime and air search and rescue coordinators started a well-structured course of actions designed to bring the incident to a successful conclusion. How do they do this? All coordinators have taken the search mission coordinator course at the Coast Guard College. It is a three-week course. It is an essential prerequisite to working as a coordinator at a JRCC. Students will learn the fundamentals of prosecuting a SAR case, everything from incident awareness to mission conclusion. They spend considerable time learning the software made available to them to help manage the situation, log keeping, record keeping, contacts, names, you name it.

Alongside college SAR instructors with this course we also bring in guest instructors normally who are current SAR coordinators in the air and marine sides from the centres. There is no better person to help out in the training than someone who is

qui a été reçu et reconnu par un centre de communications maritimes et des services de trafic. Un SCTM, comme on vous l'a dit plus tôt. Celui-ci, bien sûr, a immédiatement contacté un Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage ou JRCC et lui a fourni les détails sur la situation de détresse.

Cela m'amène au premier de nos programmes de formation. Le collège forme les agents des services de communications et de trafic maritimes dans nos centres partout au Canada. Ce sont les yeux et les oreilles des navires opérant sur l'eau. Ils sont parmi les premiers à répondre aux navires en détresse et communiquent avec tous les navires impliqués dans les opérations SAR. Ils aident à protéger les vies humaines. Ils aident à conserver le milieu marin. Lorsqu'ils se trouvent dans une zone de trafic, ils aident à gérer les mouvements de navires efficaces afin d'éviter les collisions et les impacts potentiels de celle-ci.

Le Collège de la Garde côtière est la seule institution au Canada à offrir une formation d'agent des SCTM. C'est un programme de 25 semaines qui comprend des classes mixtes de théorie et de simulation pratique. Nous avons visité le simulateur où, de fait, les étudiants ont simulé un scénario hier. Après avoir suivi le programme du collège, les étudiants ont trois à six mois de formation sur le tas dans un centre. Après quoi, ils sont accrédités en tant qu'officier des SCTM et officier à part entière dans la Garde côtière canadienne.

Pour en revenir au scénario, le coordonnateur de la recherche et du sauvetage maritime affecte un certain nombre de ressources à la prise en charge de l'incident, y compris un navire de la Garde côtière. Il affecte également certains navires de la Garde côtière auxiliaire et un certain nombre de navires commerciaux et navires de pêche qui se trouvaient dans les parages. Vous avez déjà entendu ce terme de « navire d'opportunité », je crois. Le coordonnateur du volet aéronautique de la SAR a également demandé aux aéronefs des Forces canadiennes d'aider à la recherche.

Les coordonnateurs de la recherche et du sauvetage maritimes et aériens ont mis en œuvre une série de mesures bien structurées visant à assurer un dénouement heureux de l'incident. Comment font-ils ça? Tous les coordonnateurs ont suivi le cours de coordonnateur des missions de recherche au Collège de la Garde côtière. C'est un cours de trois semaines. Il faut obligatoirement l'avoir suivi pour travailler comme coordonnateur dans un JRCC. Les stagiaires y apprennent les principes fondamentaux de la réalisation d'un cas SAR, de la sensibilisation aux incidents à la conclusion de la mission. Ils passent beaucoup de temps à étudier le logiciel mis à leur disposition pour aider à gérer la situation, la tenue des registres, la tenue des dossiers, les contacts, les noms, bref, tout.

Aux côtés des instructeurs SAR du collège, participent également à ce cours des instructeurs invités qui sont normalement des coordonnateurs SAR en exercice dans les services aérien et maritime des centres. Personne n'est mieux

extremely current in putting it to use. For the final week of training we bring in directing staff and feeders that are brought in to assist with making the simulations as accurate as possible.

Getting back to the simulation, it doesn't take long on the East Coast or West Coast or in the North. The winds can quickly grow. The situation in the boat deteriorated rapidly and they could no longer keep up with the water coming in. They advised the MCTS centre that they were abandoning their vessel for their life raft. Further communications would be lost. You just can't get the distance out of a portable radio, especially the kind that most fishing vessels carry.

Without contact they could very quickly become a very small object on a vast ocean but luckily the maritime SAR coordinator had a plan of action. This is where all maritime SAR coordinators are required to take the marine search planning course at the Coast Guard College. This is a 10-day training centred on planning searches taking into consideration the drift that will occur between the time the incident begins when hopefully they could communicate a position of their vessel to when the search is concluded.

You saw a brief demonstration yesterday at the college on the CANSARP. We love acronyms in the Coast Guard and military. It the Canadian search and rescue program that uses a planning tool. At the end of the course they are expected to be fully competent in its use. As you saw yesterday you can definitely narrow down the search area and hopefully bring the search to a successful conclusion.

This training is conducted by two college instructors with guest lecturers. These lecturers are not just on the technical side. We bring in Coast Guard management to talk about the role of the Coast Guard in search and rescue. We bring in DFO, Fisheries and Oceans legal, to talk about legal responsibilities of the vessels in SAR. We bring in Canadian Forces SAR technicians, the guys and gals that jump out of helicopters and planes, and Coast Guard rescue specialists.

Moving on to the scenario, in planning for life raft drift using all available training and tools the JRCC directed the task resources to a new search area via the centre. They communicate the information to the MCTS centre that in turn radios the Coast Guard ships and all other vessels in the area.

On the scene the Coast Guard ship is designated the on scene commander. This is kind of the local contact for the rescue centre. Especially if you have multiple resources trying to do different tasks you want to have an overall coordination. Where better to

placé pour aider dans la formation que ceux qui ont la pratique quotidienne du système. Pour la dernière semaine de formation, nous invitons des membres du personnel de direction et des conseillers qui aident à rendre les simulations aussi précises que possible.

Pour revenir à la simulation, elle ne prend pas longtemps sur la côte Est ou la côte Ouest ou encore dans le Nord. Les vents peuvent forcer très vite. Dans ce cas, la situation à bord s'est rapidement détériorée et le bateau a commencé à couler. L'équipage a informé le centre SCTM qu'il abandonnait le navire pour le radeau de sauvetage. Qu'il n'aurait plus de moyens de communication. La portée d'une radio portable, en particulier celles du genre que la plupart des navires de pêche ont à bord, n'est pas suffisante.

Sans contact, l'équipage dans son radeau risquait de devenir très vite un très petit objet sur un vaste océan, mais, heureusement, le coordonnateur SAR maritime avait un plan d'action. C'est là que l'on comprend pourquoi tous les coordonnateurs SAR maritimes sont tenus de suivre le cours de planification de la recherche maritime au Collège de la Garde côtière. Il s'agit d'une formation de 10 jours axée sur les recherches de planification en tenant compte de la dérive estimée entre le moment où l'incident s'est produit et où ils ont pu, avec un peu de chance, communiquer la position de leur navire et la fin des recherches.

Hier au collège, on vous a fait une brève démonstration du CANSARP. On aime les acronymes à la Garde côtière et à l'armée. C'est le programme canadien de recherche et de sauvetage qui utilise un outil de planification. À la fin du cours, tous les participants sont censés être pleinement compétents dans son utilisation. Comme vous l'avez vu hier, il est certainement possible de réduire la zone de recherche et, on peut l'espérer, de mener les recherches à une heureuse conclusion.

Cette formation est dispensée par deux instructeurs du collège et des conférenciers invités. Ces conférenciers ne sont pas seulement des techniciens. Nous faisons appel à la direction de la Garde côtière pour parler du rôle de la Garde côtière en matière de recherche et de sauvetage. Nous invitons le MPO, Pêches et Océans, à discuter des responsabilités légales des navires dans ce contexte. Nous recrutons des techniciens SAR des Forces canadiennes, les gars et les filles qui sautent des hélicoptères et des avions et des spécialistes du sauvetage de la Garde côtière.

Revenons au scénario, sur la base de l'estimation de la dérive du radeau de sauvetage obtenue en utilisant toute la formation et les outils disponibles, le JRCC a dirigé les ressources mobilisées pour la tâche vers une nouvelle zone de recherche par l'intermédiaire du centre. L'information est communiquée au centre SCTM qui à son tour envoie un message radio aux navires de la Garde côtière et à tous les autres navires dans la zone.

Sur place, le navire de la Garde côtière est désigné comme commandant des opérations. Il tient lieu de contact local pour le centre de sauvetage. Quand vous avez plusieurs ressources qui tentent de faire différentes tâches, il vous faut une coordination

do it from but on the vessel itself? The on scene commander gives direction and coordinates the individual searches and will be the main principal contact with the rescue centre. If by chance they have radio communications in the life raft they will do the direct communications. If not it will be through the centre with the life raft.

The commanding officer and other senior officers on the ship hopefully will have taken the mobile facilities on scene commander course. This is 13 days of training where we prepare all our fleet officers in SAR planning, the navigators and the on scene resource management.

It is also required training for all maritime SAR coordinators so that they know when they are talking to the person on board the ship exactly what training they have and what are the abilities of the people on board the ship in regard to coordinating a local search.

The training is split between the classroom and our state-of-the-art navigation simulator. I always refer to it this way. It is delivered by two college instructors and one guest instructor from the Coast Guard fleet. It is somebody who is current in responding to search and rescue instances. They come from the small vessel lifeboat fleet that you have already visited or it could be from one of the larger offshore search and rescue vessels as well. In the simulator we practise not only searching and coordinating the incident but actually going alongside the raft and picking people up out of the water, hopefully with great success.

Moving on with the search, after an extensive coordinated search for the life raft using the air resource as well, I am happy to report all four crew members that abandoned their vessel were recovered safe and sound. That is the conclusion we all wish for. We know it is not always possible but everyone is very passionate about SAR and we all try to save as many people as we can.

Unfortunately we are not always able to do. If you look at the stats, in the majority of SAR instances that are not successful in a lot of cases there are delays in the alerting. It could be just about delays in finding the person if detailed information to plan the search is not given. In some cases no matter how many resources you have and where they are located, the incident cannot be brought to a successful conclusion. Afterward all resources were stood down and the rescued persons were returned to Halifax or any port by the Coast Guard ship.

One additional course that we mentioned yesterday is the assistant search planning course which consists of eight training days. It is mainly intended for the aeronautical coordinators who may be forward deployed to a local search headquarters that is closer to the incident than a JRCC. It is kind of like our on scene

globale. Le navire lui-même n'est-il pas le mieux placé pour s'en charger? Le commandant sur place donne les instructions et coordonne les recherches individuelles et constitue le principal contact avec le centre de sauvetage. Si, par hasard, il y a des communications radio dans le radeau de sauvetage, la communication est directe. Sinon, la communication avec le radeau de sauvetage passe par le centre.

Le commandant et d'autres officiers supérieurs sur le navire auront, espérons-le, suivi le cours sur les installations mobile destiné aux commandants sur place. Il s'agit de 13 jours de formation où nous préparons tous nos officiers de flotte chargés de la planification SAR, les navigateurs et la direction des ressources sur place.

Cette formation est également obligatoire pour tous les coordonnateurs SAR maritimes de manière à ce que l'on sache quand on parle à la personne à bord du navire exactement quelle formation elle a reçue et quelles sont ses capacités en ce qui concerne la coordination d'une recherche locale.

La formation est partagée entre la salle de classe et notre simulateur de navigation à la fine pointe de la technologie. Je m'y réfère toujours de cette façon. Elle est dispensée par deux instructeurs du collège et un instructeur invité de la flotte de la Garde côtière. C'est quelqu'un qui est à jour pour répondre aux cas de recherche et de sauvetage. Ils viennent de la flottille de canots de sauvetage de petits navires que vous avez déjà visitée ou parfois aussi de l'un des plus grands navires de recherche et de sauvetage en mer. Dans le simulateur, nous pratiquons non seulement la recherche et la coordination de l'incident, mais en fait la manœuvre le long du radeau et l'extraction des gens hors de l'eau avec, on l'espère, beaucoup de succès.

Après une longue recherche coordonnée du radeau de sauvetage, notamment grâce aux moyens aériens, je suis heureux d'annoncer que les quatre membres d'équipage qui ont abandonné leur navire ont été récupérés sains et saufs. C'est la conclusion que nous souhaitons tous. Nous savons que ce n'est pas toujours possible, mais tout le monde est très passionné par le SAR et nous essayons tous de sauver autant de personnes que nous le pouvons.

Malheureusement, nous ne réussissons pas toujours. D'après les statistiques, les échecs, le plus souvent, en fait dans la majorité des cas, sont attribuables à des retards dans l'alerte. On peut tarder à trouver la personne lorsqu'on ne reçoit pas d'informations détaillées pour planifier la recherche. Dans certains cas, peu importe le nombre de ressources dont vous disposez et où elles se trouvent, le sauvetage est impossible. Ensuite, toutes les ressources ont été démobilisées et les personnes secourues ont été ramenées à Halifax ou à n'importe quel port par le navire de la Garde côtière.

Hier, nous avons mentionné un autre cours, le cours pour les assistants de planification de recherche qui prévoit une formation de huit jours. Il est principalement destiné aux coordonnateurs aéronautiques qui peuvent être déployés dans un centre de recherche local plus proche de l'incident qu'un JRCC. C'est un

coordinator's course that we do onboard ships, but it is mainly geared to the air coordinators that can be forward deployed to an incident.

The participants and the instructors are mainly air coordinators although we do bring in a maritime coordinator. We also bring in ground based searchers. The northern rangers occasionally make up the class and the Canadian Forces is the major directing staff in this course.

I am hoping by introducing the training in relation to an incident kind of puts two and two together and gives you a basic idea of the impact of the training we provide at the college. The college is absolutely essential in helping to coordinate the response to SAR incidents with the training we give. As you know it can often be very difficult in a challenging and changing environment.

I would like to conclude by reiterating that Canada is a world leader in maritime search and rescue. The Coast Guard and Coast Guard College are critical parts of the search and rescue system. Without proper training more lives may be lost.

Thank you very much and I will be happy to take your questions following remarks from Mr. Gunn.

**Mr. Gunn:** Good afternoon. I would like to thank honourable senators for offering the college the opportunity to speak here today. My name is Tom Gunn, Principal of the Strait Area Campus of Nova Scotia Community College, usually referred to as NSCC. I am here with my colleague Vivek Saxena who is responsible for the NSCC Nautical Institute. The focus of The Nautical Institute is on the commercial marine sector.

The Nautical Institute situated in Port Hawkesbury was established in 1872 and is the only marine training institution of its kind in the Maritime provinces. The Nautical Institute became a part of NSCC in 1988 and is recognized as one of the leading marine training facilities in Canada.

All of our marine courses meet the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers or STCW. All courses and programs we deliver are approved by Transport Canada.

The college's nautical institute works closely with Transport Canada and with major employers in the marine industry to determine current and future needs. We design our programs based on that feedback and those needs.

**Mr. Saxena:** It is an important connection for the college to have key industry partners as both employers of our graduates and clients who come to us for customized training solutions to help meet their ongoing employee training and development needs.

peu comme notre cours de coordonnateur sur place que nous donnons à bord des navires, mais il est principalement axé sur les coordonnateurs de l'air qui peuvent être déployés sur les lieux d'un incident.

Les participants et les instructeurs sont principalement des coordonnateurs de l'air, mais nous avons aussi un coordinateur maritime. Nous avons aussi des chercheurs basés à terre. Il arrive qu'on ait une classe de Rangers du Nord qui, avec les Forces canadiennes, sont les principaux responsables de ce cours.

J'espère que la présentation de la formation en relation à un type d'incident complète le tableau et vous donne une bonne idée de la formation que nous fournissons au collège. Le collège avec la formation qu'il dispense est absolument essentiel pour aider à coordonner la réponse aux incidents SAR. Comme vous le savez, il s'agit d'interventions souvent très difficiles dans un environnement hostile et changeant.

Je conclurai en réitérant que le Canada est un chef de file mondial en recherche et sauvetage maritime. La Garde côtière et le Collège de la Garde côtière sont des éléments essentiels du système de recherche et de sauvetage. Sans formation adéquate, plus de vies peuvent être perdues.

Je vous remercie beaucoup et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions à la suite des observations de M. Gunn.

**M. Gunn :** Bonjour. Je tiens à remercier les honorables sénateurs d'avoir offert au collège l'occasion de prendre la parole aujourd'hui. Je m'appelle Tom Gunn, je suis directeur du Campus de la région du détroit du Nova Scotia Community College, plus couramment appelé NSCC. Je suis accompagné de mon collègue, Vivek Saxena, qui est responsable du NSCC Nautical Institute ou Institut nautique. Celui-ci a pour thématique le secteur maritime commercial.

L'institut nautique de Port Hawkesbury a été créé en 1872 et il est le seul établissement de formation marine de son genre dans les provinces maritimes. L'institut nautique a été intégré au NSCC en 1988 et il est reconnu comme l'un des principaux établissements de formation maritime au Canada.

Tous nos cours maritimes respectent la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ou STCW. Tous les cours et programmes que nous dispensons sont approuvés par Transports Canada.

L'institut nautique du collège travaille en étroite collaboration avec Transports Canada et les principaux employeurs de l'industrie maritime afin de déterminer les besoins actuels et futurs. Nous concevons nos programmes en fonction de ces commentaires et de ces besoins.

**M. Saxena :** Il est important pour le collège d'avoir des partenaires clés de l'industrie à la fois comme employeurs de nos diplômés et clients qui viennent à nous pour des solutions de formation personnalisées qui répondent à leurs besoins courants de formation et de perfectionnement.

Our Transport Canada approved marine training facility includes a freefall lifeboat, marine trades shops, an ocean wave tank, a fire training centre, state-of-the-art simulator for engine propulsion systems and marine navigation, and a radio communications lab. The college has in the institute a fast rescue, enclosed lifeboat training and a lifeboat simulator for demonstration purposes.

We are pleased that in your examination of the very important issue of maritime search and rescue you are including the programming of The Nautical Institute of the Nova Scotia Community College.

The college is proud to serve as an educational and training resource for those wishing to study and pursue a career in the marine sector as well as for those building on their skills in the area of marine safety.

Safety is one of the core values of the college. It is always our objective to ensure our training and education will prepare our students for their career at sea so they are able to fulfill their duties and assist if they find themselves in the midst of an emergency situation.

The identified goals within all of our safety training as stated in transport publication 4957 or TP 4957 are to help seafarers understand the hazards associated with the marine environment and with their vessels, to provide training and skills seafarers need to cope with such hazards to a level appropriate to their functions on board, to ensure that trainees who meet the minimum standards of competency in personal survival techniques and in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats will be able to survive at sea in the event of ship abandonment and enhance their chances of rescue, and to ensure that trainees who meet the minimum standard of competency in fire prevention and firefighting will have knowledge of fire prevention and be competent to take appropriate measures for the safety of the passengers, the personnel and the ship, and to use fire-fighting appliances correctly.

Transport Canada regulates all training requirements for seafarers going out to sea. These requirements are developed in consultation with the marine industry and recognized institutes across Canada. Transport Canada meets annually with industry and recognized organizations at the Canadian Marine Advisory Council or CMAC.

All publicly funded recognized marine institutes collaborate together under the Canadian Association of Marine Training Institutions or CAMPTI to work with Transport Canada regarding marine personal training.

The IMO or International Maritime Organization regulates seafarer training occurring in international waters. This falls under the International Convention for Standards of Training

Notre centre de formation maritime approuvé par Transports Canada dispose d'un canot de sauvetage à chute libre, de magasins de fournitures maritimes, d'un bassin à vagues, d'un centre d'entraînement à la lutte contre les incendies, d'un simulateur de pointe pour les systèmes de propulsion de moteurs et la navigation maritime et un laboratoire de radiocommunication. Le collège a dans l'institut une formation sur bateau de sauvetage rapide complètement fermé et un simulateur d'embarcation de sauvetage à des fins de démonstration.

Nous sommes heureux que vous ayez intégré le programme du Nautical Institute du Nova Scotia Community College à votre examen de la très importante question de la recherche et du sauvetage maritimes.

Le collège est fier de servir de ressource pédagogique et de formation pour ceux qui souhaitent étudier et poursuivre une carrière dans le secteur maritime ainsi que pour ceux qui perfectionnent leurs compétences dans le domaine de la sécurité maritime.

La sécurité est l'une des valeurs fondamentales du collège. Nous veillons constamment à ce que notre formation et notre éducation préparent nos étudiants à leur carrière en mer afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs tâches et aider s'ils se trouvent dans une situation d'urgence.

Toute notre formation en matière de sécurité telle que décrite dans la publication de transport 4957 ou TP 4957 vise à aider les gens de mer à comprendre les dangers associés au milieu marin et à leurs navires, à fournir une formation et des compétences aux gens de mer pour faire face à ces dangers à un niveau correspondant à leurs fonctions à bord, à assurer que les stagiaires qui satisfont aux normes minimales de compétence en matière de techniques de survie personnelles et de compétences de survie et d'embarcations de sauvetage autres que les canots de secours rapides, pourront survivre en mer en cas d'abandon des navires et à améliorer leurs chances de sauvetage et à assurer que les stagiaires qui répondent aux normes minimales de compétence en matière de prévention des incendies et de lutte contre les incendies ont la connaissance requise en la matière et sont compétents pour prendre les mesures appropriées pour la sécurité des passagers, du personnel et du navire et pour utiliser correctement les équipements de lutte contre les incendies.

Transports Canada régleme toutes les exigences en matière de formation pour les gens de mer qui se rendent en mer. Ces exigences sont élaborées en consultation avec l'industrie maritime et les instituts reconnus partout au Canada. Transports Canada se réunit chaque année avec l'industrie et des organismes reconnus au Conseil consultatif maritime canadien ou au CMAC.

Tous les instituts maritimes reconnus et financés par des fonds publics collaborent sous l'égide de l'Association canadienne des instituts de formation maritime, la CAMPTI, pour collaborer avec Transports Canada à la formation personnelle en mer.

L'OMI, ou l'Organisation maritime internationale, régleme la formation des gens de mer dans les eaux internationales. Cela relève de la Convention internationale sur les normes de

Certification and Watchkeeping for Seafarers to which Canada is a signatory country. I am proud to say that the college was recently audited by IMO and the observations received about our institute, faculty and cadets were very positive.

What we have provided you with in our opening statement is a very high level overview of the operation of The Nautical Institute at NSCC. Tom and I would be happy to address any of the questions the committee might have. We would also be pleased to provide the committee with a tour of our facilities if you are travelling to Port Hawkesbury.

**Mr. Gunn:** As mentioned, the safety of our graduates of both our core programming and our customized training is integral to our instruction at the college. We will continue to ensure to equip our students with the best safety practices and training possible so that they are prepared for the exciting marine sector.

**The Chair:** I certainly look forward to hearing questions from our senators now. Thank you for the invite to visit your school. Time doesn't allow us on this trip but you never know when we may be back. We will certainly keep the invitation in our books for a later time.

**Mr. Saxena:** You are very close to the Coast Guard College so if you are back to the Coast Guard College you can drop over here.

**The Chair:** Senator Hubley, our deputy chair, will begin our questions.

**Senator Hubley:** We perhaps will get to Port Hawkesbury the next time around. My question would be to either of you from the college. How many cadets would you take in on a yearly basis?

**Mr. LeBlanc:** We offer seven programs at The Nautical Institute and our capacity would be 24 in each program. Currently this year we have 93 full-time cadets at The Nautical Institute. There are 700 students on the campus but 93 are for The Nautical Institute. We would have over 1,000 industry people who would have come for part-time training in the past year at The Nautical Institute.

**Senator Hubley:** You are in close proximity to each other. Are you doing very different training in each of the facilities or are there similarities between the training you are providing?

**Mr. Saxena:** I can elaborate on that. Actually the Coast Guard College and what we are doing is very closely related. Both of the programs at the Coast Guard College and The Nautical Institute are accredited by Transport Canada. Our students get the same qualification at the end of the program as the Coast Guard College. Obviously the Coast Guard College grant Transport Canada qualification degrees to their students but in the end the same are granted by The Institute campus as well.

formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dont le Canada est un pays signataire. Je suis fier de dire que le collège a récemment été vérifié par l'OMI et que les observations reçues au sujet de notre institut, de notre corps professoral et de nos cadets étaient très positives.

Dans notre déclaration d'ouverture, nous vous avons donné un aperçu général du fonctionnement du NSCC Nautical Institute. Tom et moi serions heureux de répondre aux éventuelles questions du comité. Nous serions également heureux d'offrir au comité une visite de nos installations si vous voyagez à Port Hawkesbury.

**M. Gunn :** Comme nous l'avons mentionné, la sécurité des diplômés à la fois de notre programme de base et de notre formation sur mesure fait partie intégrante de notre formation au collège. Nous continuerons de veiller à inculquer à nos étudiants les meilleures pratiques de sécurité et de formation possible afin qu'ils soient préparés pour le secteur maritime passionnant.

**Le président :** Je suis impatient d'entendre les questions de nos sénateurs maintenant. Merci pour l'invitation à visiter votre école. Le temps ne nous le permet pas durant ce voyage, mais nous pourrions retourner, sait-on jamais. Nous prenons bonne note de votre invitation pour une prochaine occasion.

**M. Saxena :** Vous êtes très proche du Collège de la Garde côtière, donc si vous revenez au collège, vous pouvez venir nous voir ici.

**Le président :** La sénatrice Hubley, notre vice-présidente, ouvrira le tour des questions.

**La sénatrice Hubley :** Nous arriverons peut-être à Port Hawkesbury la prochaine fois. Ma question s'adresse à l'un ou l'autre de vos collègues. Combien de cadets prenez-vous chaque année?

**M. LeBlanc :** Nous offrons sept programmes à l'institut et notre capacité serait de 24 dans chaque programme. Actuellement, cette année, nous avons 93 cadets à temps plein. Il y a 700 étudiants sur le campus, mais 93 à l'institut nautique. Plus de 1 000 personnes de l'industrie ont reçu une formation à temps partiel au cours de la dernière année à l'institut.

**La sénatrice Hubley :** Vous êtes à proximité les uns des autres. Donnez-vous une formation très différente dans chacun des établissements ou y a-t-il des similitudes dans la formation que vous dispensez?

**M. Saxena :** Je peux apporter quelques précisions. En fait, la formation du Collège de la Garde côtière et la nôtre sont très étroitement liées. Les programmes du Collège de la Garde côtière et de l'institut nautique sont tous deux accrédités par Transports Canada. Nos étudiants obtiennent la même qualification à la fin du programme que ceux du Collège de la Garde côtière. De toute évidence, le Collège de la Garde côtière octroie des diplômes de qualification de Transports Canada à leurs étudiants, mais à la fin le campus de l'institut accorde aussi les mêmes.

I can elaborate on some of the programs we are doing at The Nautical Institute. Tom mentioned seven programs. The seven programs include all aspects of commercial marine sectors. We have a 26 to 28 week training program for people who are entry level seamen. This is what we call decorating or engine routing. The students stay on campus for 15 weeks and then they go on board from 60 days to 90 days. There is on board training for all our programming. We have industry partners who take our cadets and provide this on board training.

Apart from this entry level program we have the officer cadet program. We do training on the engineering side for marine engineering and marine navigation officers. On these two sides we have the diploma program. On the navigation side it is a three-year diploma program. After three years the students who graduate from the navigation program can work on any commercial ship anywhere in Canada or anywhere in the world as a watchkeeping mate on board the ship.

On the engineering side we have a 2.5-year diploma program after which students basically get their diplomas from us and from Transport Canada a class 4 marine engineering licence. They can also go on any commercial vessel as a fourth class or watchkeeping engineer.

We provide a pathway for these students to get their additional credit for the next level of certification. For the navigation side that is the chief mate level of credit which is given in our advanced diploma program. For navigation we have a one-year advance diploma. Students who stay back for that additional one year get all the credits for chief mate. It is the same for the engineering side. The students who choose to stay with us for an additional 1.5 years will get the credits for the seconds and chiefs.

**Senator Hubley:** Do you have any specific courses or are they all related to search and rescue in some form?

**Mr. Saxena:** Actually in our cadet programs we don't have specific search and rescue courses. As Mr. LeBlanc mentioned, the Coast Guard College trains their people to go and do the search and rescue. From the perspective of prevention of search and rescue basically the students learn that aspect in our curriculum. If these students get into a search and rescue situation they need to work with Coast Guard vessels to do that search and rescue of those people on board.

Je peux expliquer un peu certains des programmes que nous donnons à l'institut nautique. Tom a mentionné sept programmes. Les sept programmes englobent tous les aspects de la marine marchande. Nous avons un programme de formation de 26 à 28 semaines pour les marins débutants. C'est ce qu'on appelle le rodage du moteur. Les étudiants séjournent sur le campus pendant 15 semaines et puis ils embarquent de 60 à 90 jours. Tous nos programmes prévoient une formation à bord. Nous avons des partenaires de l'industrie qui prennent nos cadets et offrent cette formation à bord.

En dehors de ce programme d'accès à la profession, nous avons le programme des officiers-cadets. Nous faisons de la formation en ingénierie pour les ingénieurs maritimes et les agents de navigation. Pour ces deux volets, nous avons le programme de diplôme. Côté navigation, il s'agit d'un programme de trois ans. Après trois ans, les étudiants qui obtiennent leur diplôme du programme de navigation peuvent travailler sur n'importe quel navire marchand n'importe où au Canada et dans le monde en tant que matelot de quart à bord du navire.

Côté ingénierie, nous avons un programme de diplôme d'une durée de deux ans et demi, au terme duquel les étudiants obtiennent leur diplôme et une licence d'ingénieur maritime de classe 4 de Transports Canada. Ils peuvent également aller sur n'importe quel navire marchand en tant que quatrième classe ou mécanicien de quart.

Nous offrons à ces étudiants une passerelle de formation leur permettant d'obtenir leur crédit supplémentaire pour le prochain niveau de certification. Pour ce qui est de la navigation, c'est le niveau de crédit de second du capitaine qui est donné dans notre programme de diplôme avancé. Pour la navigation, nous avons un diplôme d'un an. Les étudiants qui prolongent pour cette année supplémentaire obtiennent tous les crédits pour le titre de second du capitaine. Il en va de même pour l'ingénierie. Les étudiants qui choisissent de rester avec nous pendant une autre année et demie obtiennent les crédits nécessaires pour occuper les postes de second et de chef mécanicien.

**La sénatrice Hubley :** Avez-vous des cours spécifiques ou sont-ils tous liés à la recherche et au sauvetage sous une forme ou une autre?

**M. Saxena :** En fait, dans nos programmes de cadets, nous n'avons pas de cours particuliers de recherche et de sauvetage. Comme M. LeBlanc l'a mentionné, le Collège de la Garde côtière forme ses gens pour la recherche et le sauvetage. Du point de vue de la prévention de la recherche et du sauvetage, fondamentalement, les élèves apprennent cet aspect dans notre programme d'études. Si ces stagiaires se trouvent dans une situation de recherche et de sauvetage, ils ont besoin de travailler avec les navires de la Garde côtière pour faire cette recherche et le sauvetage de ces personnes à bord.

There are components in most of our courses where they know how the search and rescue operation is conducted if there is one and obviously. They also learn how to avoid distress situations and stay safe while on board ship.

**Mr. LeBlanc:** I would just like to elaborate. Like my colleague mentioned both of our courses are STCW compliant and approved by Transport Canada. The main difference is that in the Coast Guard College we train officers not just to be mariners but to be Coast Guard officers in a four-year program. It is degree granting because we think it is important for our officers to have the extra qualification and certification. We also train in courses specific to Coast Guard ops. We use the safety management system in search and rescue, Ace navigation, buoy tending and icebreaking as best we can. When they graduate not only do they have a commercial certificate but they have a Coast Guard College diploma, which is Coast Guard related training in addition as well as the degree from Cape Breton University and the commercial certification.

The base program is the same. We have worked collaboratively in various forms with Transport Canada to make sure our programs are up to date and current.

**Senator Hubley:** The five or six men on the ground in a certain area of a certain port have their equipment. Who is directly responsible for the training and upgrading of that group of men? It would be the Coast Guard by the way.

Another issue I would like to clarify is that there are many policies and regulations and rules that they must follow. Is that reviewed on a regular basis to ensure that all these smaller areas have current information? If so, who is responsible for that group of people?

**Mr. LeBlanc:** You are probably referring to a lifeboat stations when you refer to the five or six people on the ground. Training comes in various forms. Some of it is done at the Coast Guard College for upgrading skills. Other is done at provincial schools for upgrading navigation and engineering skills, for instance. A lot of it though that is search and rescue specific is on the job training.

It is exercising. If they are not actively engaged in search and rescue they are expected to perform the exercise, to look at the equipment and to practise with the equipment as best as possible. The best way to be ready for an incident is to exercise and practise. There is a fairly elaborate regime that the stations go through to make sure equipment is up to date, working, and ready for the search and rescue.

Il y a des composantes dans la plupart de nos cours où ils apprennent comment sont menées les opérations de recherche et de sauvetage quand il doit y en avoir une et évidemment, ils apprennent également comment éviter les situations de détresse et rester en sécurité à bord du navire.

**M. LeBlanc :** J'aimerais ajouter quelques explications. Comme mon collègue l'a mentionné, nos deux cours sont conformes à la STCW et approuvés par Transports Canada. La principale différence est que, dans le Collège de la Garde côtière, nous formons des officiers non seulement pour être des marins, mais aussi pour être des officiers de la Garde côtière, dans le cadre d'un programme de quatre ans. Il permet d'obtenir un diplôme parce que nous pensons qu'il est important pour nos agents d'avoir cette qualification et certification supplémentaires. Nous dispensons également une formation spécifique aux opérations de la Garde côtière. Nous utilisons le système de gestion de la sécurité dans la recherche et le sauvetage, la navigation Ace, les opérations de balisage et de déglacage, du mieux que nous pouvons. Quand ils obtiennent leur diplôme, ils ont non seulement un certificat de la marine marchande, mais ils ont un diplôme du Collège de la Garde côtière, qui comporte une formation connexe en plus de la garde côtière ainsi que le diplôme de l'Université du Cap-Breton et la certification commerciale.

Le programme de base est le même. Nous collaborons de diverses manières avec Transports Canada pour nous assurer que nos programmes sont à jour et pertinents.

**La sénatrice Hubley :** Les cinq ou six hommes qui se trouvent sur le terrain dans une certaine zone par rapport à port donné ont leur équipement. Qui est directement responsable de la formation et du perfectionnement de ce groupe d'hommes? C'est la Garde côtière soit dit en passant.

Une autre question que je voudrais préciser, c'est qu'il y a beaucoup de politiques et de règlements et de règles qu'il leur faut suivre. Est-ce que l'on procède à un examen régulier pour s'assurer que l'on dispose d'informations actualisées dans tous ces petits domaines? Si oui, qui est responsable de ce groupe de personnes?

Vous parlez probablement de stations de canots de sauvetage lorsque vous parlez des cinq ou six personnes qui se trouvent sur le terrain. La formation se présente sous diverses formes. Elle est donnée en partie au Collège de la Garde côtière pour ce qui est du perfectionnement des compétences. D'autres programmes sont offerts dans les écoles provinciales pour le perfectionnement des compétences en navigation et en génie, par exemple. Mais une bonne partie de la formation spécifique en matière de recherche et sauvetage se fait sur le tas.

C'est l'exercice. S'ils ne sont pas activement engagés dans la recherche et le sauvetage, ils sont censés effectuer l'exercice, veiller à l'équipement et pratiquer avec l'équipement le mieux possible. La meilleure façon d'être prêt pour un incident est de s'exercer et de pratiquer. Les stations suivent un protocole assez élaboré pour s'assurer que l'équipement est à jour, en état de marche et prêt pour la recherche et le sauvetage.

In regard to the policies, the regs and the rules the Coast Guard has a very elaborate safety management system based on the IMO safety management system. Every station, every asset and every vessel operation we have is governed by a series of rules, regulations, policies, procedures and checklists to ensure that all activities are done safely and effectively. This is continuously monitored. It is internally audited at least twice a year and audited as required by an external auditing firm.

At the same time within the safety management system a change to the regulations by Transport is communicated and documented. Everybody is responsible to maintain the documentation and the safety management system up to date. It is very elaborate.

There is a safety and security group in headquarters that has the ultimate responsibility of reporting functionally and directly to the commissioner of the Coast Guard. Each region has a safety management branch responsible for vessel operations within the region.

It is a system that is very well coordinated, detailed and heavily documented to make sure everyone is current with policies, practices and procedures. The Coast Guard College is in the process of implementing the safety management system for our training vessels.

I should add that the Coast Guard overall for any shore based activity that involves any degree of potential injury, accident or danger will be falling under an overall safety management system that will combine the shore side with the ships. It is a pretty robust system that has been in place for some time now.

**Senator McInnis:** Mr. LeBlanc, we were there yesterday and spent the day. One could not come away from that institution without being impressed that the students are in good hands. We had an opportunity to see and meet with many of the instructors. My evidence would be the fact that the instructor could give brief instructions to my colleague, Senator Poirier, and she was able to navigate a vessel out of the Bedford Basin in fog, sleet, snow and circling ships. It was amazing.

The institution is an impressive one. The previous panel suggested that there was a shortage and that it was difficult to staff in certain areas. I am wondering why that would be. Are you not turning out sufficient numbers?

Going to the college at Port Hawkesbury as well, is there a deficiency in applications coming? Is the public aware? Is there not an interest in a career which would appear to me to be a wonderful career at sea? Surely there are people seeking that out. The training appears to be there. What is the problem?

En ce qui concerne les politiques et la réglementation, la Garde côtière dispose d'un système de gestion de la sécurité très élaboré fondé sur celui de l'OMI. Chaque station, chaque actif et chaque exploitation de navire que nous avons sont soumis à une série de règles, de règlements, de politiques, de procédures et de listes de vérification visant à garantir que toutes les activités sont effectuées en toute sécurité et efficacement. La surveillance est permanente. Un examen interne a lieu au moins deux fois par an et il est fait appel, au besoin, à une société d'audit externe.

Dans le même temps, dans le cadre du système de gestion de la sécurité, tout changement apporté aux règlements par Transports Canada fait l'objet d'une communication et d'une mise à jour. Chacun est responsable de la mise à jour de la documentation et du système de gestion de la sécurité. C'est très élaboré.

Il y a un groupe chargé de la sécurité au siège qui relève fonctionnellement et directement du commissaire de la Garde côtière. Chaque région a une Direction de la gestion de la sécurité responsable des opérations des navires dans la région.

C'est un système qui est très bien coordonné, détaillé et fortement documenté pour s'assurer que tout le monde est à jour avec les politiques, les pratiques et les procédures. Le Collège de la Garde côtière est en train de mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité pour nos navires de formation.

J'ajouterai que la Garde côtière dans son ensemble pour toute activité à terre qui implique un risque potentiel de blessure, d'accident ou de danger, s'insère dans un système global de gestion de la sécurité combinant le rivage et les navires. C'est un système assez robuste qui est en place depuis un certain temps déjà.

**Le sénateur McInnis :** Monsieur LeBlanc, nous y étions hier et nous y avons passé la journée. On ne peut sortir de cette institution sans emporter l'impression que les étudiants sont en de bonnes mains. Nous avons eu l'occasion de voir et de rencontrer de nombreux instructeurs. Je peux témoigner qu'après que l'instructeur a pu donner de brèves instructions à ma collègue, la sénatrice Poirier, celle-ci a été en mesure de piloter un navire hors du bassin de Bedford dans le brouillard, le grésil, la neige et les navires environnants. C'était étonnant.

C'est un établissement impressionnant. Le précédent groupe de travail a laissé entendre qu'il y avait une pénurie de personnel et qu'il était difficile de recruter dans certains domaines. Je me demande pourquoi. Ne produisez-vous pas suffisamment de diplômés?

Et concernant le collège de Port Hawkesbury aussi, il n'y a pas assez de demandes d'inscriptions? Le public est-il informé? Cette carrière qui me paraît être une merveilleuse carrière en mer ne suscite pas suffisamment d'intérêt? Il y a certainement des gens qui cherchent cela. La formation semble être là. Quel est le problème?

As I listened to both of you and read a bit of background I couldn't help but thinking why you are not under one roof. I realize the funding stream comes from different areas but it strikes me that the commonality between both institutions is strong. For the life of me I couldn't understand why that would not be so.

If you could answer those questions first, I may have just a couple more questions.

**Mr. Gunn:** There is a shortage of mariners worldwide. NSCC and the province have really invested significantly in training for oceans in the past number of years. Certainly since Vivek has arrived we have ramped that up considerably.

We had Rick Mercer on site last year. He had been at the Coast Guard College. He brought a lot of attention to the work we do.

**Senator Munson:** Still looking for work, is he?

**Mr. Gunn:** Somehow in Nova Scotia and in the Maritimes young people have lost seeing the opportunities at sea as a career choice. We as a college are working hard to revive that. We are working with industry partners to create scholarships and bursaries. We are making a lot of progress to help students make that career choice. Every year we are seeing our numbers starting to grow again.

On the staffing side I am not sure if my colleagues will speak to that as much, but certainly it is hard to compete with the salaries in the marine industry. To get a master mariner or to get a chief engineer to come and teach at the Community College they have to come for the vocation or the admission of wanting to teach young people future career opportunities because we can't compete with the salaries being offered in the marine industry. Sometimes that presents challenges for us in regard to staffing. We have recently started hiring more people internationally because it is hard to attract Canadian mariners to come and to teach.

With regard to your third point about us being under one roof, certainly we have had a history of collaborating together and certainly NSCC would like to continue to increase that collaboration. We have very different mandates. I am sure Brian will speak to the mandate of the Coast Guard College, but it is a very different mandate from ours. Ours is much more focused on the commercial marine sector. We feel there is a lot of opportunity for growth in that area as I would imagine there is a lot of opportunity for growth in the Coast Guard as well.

**Mr. LeBlanc:** I agree there is a worldwide shortage of mariners especially on the engineering side. It was recognized from the very beginning when the Coast Guard was formed in 1962 that they needed a school to not necessarily train all the officers needed for

Alors que je vous écoutais tous les deux et que je lisais un peu le contexte, je ne pouvais m'empêcher de me demander pourquoi vous n'êtes pas sous un même toit. Je sais que le financement provient de différents secteurs, mais il me semble que les points communs entre les deux institutions sont solides. Je ne comprends vraiment pas pourquoi ce ne devrait pas être le cas.

Si vous pouviez répondre à ces questions d'abord, j'aurais juste quelques questions supplémentaires à vous poser.

**M. Gunn :** Il y a une pénurie de marins dans le monde. Le CCNE et la province ont vraiment beaucoup investi dans la formation maritime au cours des dernières années. Certes, depuis que Vivek est arrivé, nous avons fait plus encore.

Nous avons Rick Mercer sur place l'an dernier. Il avait été au Collège de la Garde côtière. Il a beaucoup attiré l'attention sur le travail que nous faisons.

**Le sénateur Munson :** Toujours à la recherche de travail, n'est-ce pas?

**M. Gunn :** D'une façon ou d'une autre, en Nouvelle-Écosse et dans les Maritimes, les jeunes ont cessé de considérer les métiers de la mer comme un choix de carrière. Au collège, nous travaillons dur pour relancer la profession. Nous travaillons avec des partenaires de l'industrie pour créer des bourses d'études. Nous faisons beaucoup d'efforts pour encourager les étudiants à faire ce choix de carrière. Chaque année, nous voyons nos effectifs recommencer à croître.

Du côté de la dotation, je ne sais pas si mes collègues en parleront autant, mais il est certainement difficile de concurrencer les salaires de l'industrie maritime. Pour obtenir qu'un capitaine au long cours ou un chef mécanicien vienne enseigner au Collège communautaire, il faut qu'ils aient la vocation ou l'envie d'enseigner aux jeunes des perspectives de carrière parce que nous ne pouvons pas rivaliser avec les salaires offerts dans l'industrie maritime. Parfois, cela nous pose des défis en matière de dotation. Nous avons récemment commencé à recruter davantage à l'étranger parce qu'il est difficile d'attirer les marins canadiens et les faire venir pour enseigner.

Pour ce qui est de votre troisième point, à savoir que nous devrions être sous un même toit, nous avons bien sûr collaboré et bien sûr le CCNE aimerait continuer à renforcer cette collaboration. Nous avons des mandats très différents. Je suis sûr que Brian parlera du mandat du Collège de la Garde côtière, mais c'est un mandat très différent du nôtre. Le nôtre est beaucoup plus axé sur le secteur de la marine marchande. Nous croyons qu'il y a beaucoup de possibilités de croissance dans ce domaine, comme c'est le cas, j'imagine, pour la Garde côtière.

**M. LeBlanc :** Je conviens qu'il y a une pénurie mondiale de marins, surtout en ce qui concerne l'ingénierie. Il a été reconnu dès le début lorsque la Garde côtière a été formée en 1962, qu'on avait besoin d'une école, pas nécessairement pour former tous les

the Coast Guard but to supplement the officers that came from the commercial side including the navy. We get officers that change over. It is not that easy but it does happen.

Part of the reason initially was the salaries that were offered in commercial versus Coast Guard. That cycle changes as the Canadian marine industry is vibrant with offshore oil. In the Beaufort Sea back in the 1980s they were recruiting right out of the Coast Guard College. They would offer to pay the salary that you would have to pay back if you didn't fulfill your commitment to go work in the Beaufort Sea and earn more money. It was not an easy situation to keep officers.

Coast Guard recognized earlier on that we needed to train our own officers. By offering the incentive of a free education, et cetera, you also get a commitment. Most people who end up working in the Coast Guard graduate and end up working their entire careers in the Coast Guard. Some will leave and some will come back but it definitely helps because of the worldwide shortage of officers.

It is recognized that to a lot of officers we just want to give the additional training that you can learn by coming up through the ranks or coming from a commercial school but it is a good mix of having officers from the commercial side as well as officers from the Coast Guard College. It is the same for instructors. A lot of our instructors are Coast Guard officers and a lot are from the commercial industry around the world, especially our francophone officers and instructors. It is good to have a mix.

When you talk about salary even within the Coast Guard College we compete. We are taking a ship officer, a commanding officer or chief engineer who is making a lot more money working on the ships and only works five months of the year. They work a month on and a month off and they take their annual leave. They work five months of the year and we are asking them to come to the Coast Guard College for potentially less money and potentially having to work year round. They get their six weeks off per year if they are advanced in their career. Most people do it because they want to give back by training people. When they were trained themselves they just want to give back to the Coast Guard. It definitely is a challenge.

Collaboration is extremely important. Across Canada we are a very small selection of schools. There is not a lot. We need more collaboration and partnership as we go forward to help counteract the overall worldwide shortage of mariners. Before coming in here we were talking about having to get together again very soon. We had people from the Coast Guard College visit the Strait Area Campus recently. You learn about new techniques, new technology and education. It is important to have greater

officers dont la Garde côtière avait besoin, mais pour compléter les officiers venus de la marchande et de la marine. Nous avons des agents qui passent de l'une à l'autre. Ce n'est pas si facile, mais cela arrive.

Initialement, c'était dû en partie aux salaires offerts dans la marchande par rapport à la garde côtière. Ce cycle change en raison notamment du dynamisme de l'industrie maritime canadienne liée aux gisements en mer. Dans la mer de Beaufort, dans les années 1980, les recruteurs frappaient directement à la porte du Collège de la Garde côtière. Ils offraient de vous payer un salaire que vous n'auriez à rembourser que si vous ne remplissiez pas votre engagement d'aller travailler dans la mer de Beaufort et gagner plus d'argent. Il n'était pas facile de garder des officiers.

La Garde côtière a rapidement compris que nous devons former nos propres officiers. La perspective d'une éducation gratuite, et cetera, incite les gens à s'engager. La plupart des gens qui travaillent dans la Garde côtière sont des diplômés qui finissent par y faire toute leur carrière. Certains partent et d'autres reviennent, mais compte tenu de la pénurie mondiale d'officiers, la contribution du collège est indubitablement importante.

Pour beaucoup d'officiers, il s'agit seulement de donner la formation supplémentaire que vous pouvez acquérir en passant par les rangs ou par une école commerciale, mais c'est bon d'avoir un mélange d'officiers de la marchande et d'officiers du Collège de la Garde côtière. Même chose pour les instructeurs. Beaucoup de nos instructeurs sont des officiers de la Garde côtière et beaucoup viennent de la marchande à travers le monde, en particulier nos officiers et instructeurs francophones. Il est bon d'avoir un mélange.

Sur le plan du salaire, même au sein du Collège de la Garde côtière, nous sommes compétitifs. Prenons un officier de navire, un commandant ou un ingénieur en chef qui gagne beaucoup plus en travaillant sur les navires et ne travaille que cinq mois de l'année. Ils travaillent un mois sur deux et ils prennent leur congé annuel. Ils travaillent cinq mois de l'année et nous leur demandons de venir au collège de la Garde côtière pour gagner moins et potentiellement pour devoir travailler toute l'année. Ils ont leurs six semaines de congé par an s'ils sont avancés dans leur carrière. La plupart des gens le font parce qu'ils veulent donner en retour en formant des gens. Quand ils ont été formés eux-mêmes, ils veulent juste rendre à la Garde côtière. C'est certainement un défi.

La collaboration est extrêmement importante. À l'échelle du Canada, nous sommes une poignée d'écoles triées sur le volet. Il n'y en a pas beaucoup. Nous devons multiplier les collaborations et les partenariats pour faire face à la pénurie mondiale de marins. Avant de venir ici, nous parlions de nous réunir à nouveau très bientôt. Des gens du Collège de la Garde côtière sont venus visiter le campus du secteur du détroit récemment. On s'informe des nouvelles techniques, des

collaboration. We will always have officers coming up through provincial schools as well as the Coast Guard College. I think we have a pretty good mix right now.

**Senator McInnis:** Are your two institutions it for Atlantic Canada? Is that correct? The college is nationwide. This is the only one in Canada as I understand it. That is correct, isn't it?

**Mr. Gunn:** There is an institute as part of Memorial University that offers nautical training in St. John's, Newfoundland. The Marine Institute would certainly be recognized as one of the leaders in Canada for marine training. I am sure Senator Manning would agree.

Holland College in Prince Edward Island offers some marine training but not the full scope. They don't offer that cadet training that we would offer, but they would offer the customized training for the commercial marine sector.

**Senator Enverga:** Thank you for your presentation and that you for letting us experience riding your fast boats. The Coast Guard is more trained to go to situations where nobody has gone before, like going to some distressed people in the sea or distressed people on the land, dropping from planes and using helicopters.

After reaching the distressed person have you ever thought about maybe integrating Coast Guard education with paramedic education? Is that part of the learning process that you are giving your trainees?

**Mr. LeBlanc:** Yes, Mr. Senator and Mr. Chair. On all our vessels there is a requirement for a minimum number of crew members, officers and crew on board to be trained as rescue specialists. Rescue specialists not only have the advanced first aid that is a requirement to go to sea but they are trained to the EMT level and sometimes even beyond.

They are not only trained in advanced first aid. They can give intravenous. They can do what is required to counteract hypothermia. They can give drugs on the advice of a physician. They are trained to at least the EMT standard if not beyond. We do that on our ships to look after our own officers and crew as well as anybody we rescue on a search and rescue case. It has been a very successful program. It is a good one to have on all Coast Guard ships.

**Mr. Gunn:** Perhaps I will ask Captain Vivek to respond.

**Mr. Saxena:** For the seafarers going out at sea it is mandatory training that all seafarers at the officer level to get the marine advanced first aid. That is what we call advanced first aid. They get a lot of marine medical training. All seafarers are

nouvelles technologies, des méthodes d'éducation. Il est important de renforcer la collaboration. Les écoles provinciales et le Collège de la Garde côtière continueront de produire des diplômés. Je pense que nous avons un très bon mélange en ce moment.

**Le sénateur McInnis :** Il n'y a que vos deux établissements pour le Canada atlantique? Est-ce correct? Le Collège est un établissement national. C'est le seul au Canada, si je comprends bien. C'est exact, n'est-ce pas?

**M. Gunn :** L'Université Memorial a un institut qui offre une formation nautique à St. John's, à Terre-Neuve. L'institut nautique est certainement reconnu comme l'un des chefs de file au Canada dans ce domaine. Le sénateur Manning serait d'accord, j'en suis sûr.

Le Collège Holland de l'Île-du-Prince-Édouard dispense un certain nombre de cours, mais n'offre pas une formation marine complète. Il n'offre pas la formation de cadets que nous offrons, mais il offre des formations sur mesure pour le domaine de la marine marchande.

**Le sénateur Enverga :** Je vous remercie de votre exposé et de nous avoir fait essayer vos embarcations rapides. La Garde côtière est plus entraînée à intervenir dans des situations où personne n'est jamais allé auparavant, comme se porter au secours de gens en détresse en mer ou à terre, au bout d'un câble suspendu à un avion ou un hélicoptère.

Avez-vous déjà pensé peut-être à intégrer une formation paramédicale à la formation de la Garde côtière, pour assister la personne en détresse? Est-ce que cela fait partie du programme d'apprentissage de vos stagiaires?

**M. LeBlanc :** Oui, monsieur le sénateur et monsieur le président. Tous nos navires doivent avoir à leur bord un nombre minimum de membres d'équipage, d'officiers et de marins, spécialement formés aux opérations de sauvetage. Ces spécialistes ont non seulement reçu la formation avancée aux premiers soins exigée pour aller en mer, mais aussi une formation au niveau de technicien d'urgence médicale et parfois même de niveau supérieur.

Ils ne sont pas seulement formés aux premiers soins au niveau avancé. Ils peuvent faire des intraveineuses. Faire le nécessaire pour contrer l'hypothermie. Administrer des médicaments sur les conseils d'un médecin. Ils ont une formation du niveau de technicien d'urgence médicale ou même davantage. Nous faisons cela sur nos navires dans l'intérêt de nos propres officiers et équipages ainsi que des personnes que nous sommes amenés à secourir. Ce programme a été très fructueux. Il est bon de l'avoir sur tous les navires de la Garde côtière.

**M. Gunn :** Je demanderai peut-être au capitaine Vivek de répondre.

**M. Saxena :** Tous les gens de mer partant en mer, au niveau des officiers, doivent avoir reçu une formation aux premiers secours en mer. C'est ce que nous appelons les premiers secours avancés. Ils reçoivent une solide formation en

supposed to complete the marine basic first aid as well. Seafarers are well trained. Ship captains have a special high level of captain's medicare training that they have to do.

**Senator Enverga:** I know you have been doing a lot of seafarer training for the Coast Guard. Is there training that you are giving to ordinary people, like the users of particular boats? Is that part of your mandate at your college?

**Mr. Saxena:** As Tom mentioned and I explained, at our college we train students who are coming to a core programming and going to into the commercial industry. We also have a stream of students who are coming and taking short certification courses. We get people from a fishing background who want to take domestic basic safety and survival craft courses.

One of the branches of NSCC is School of Fisheries out of Shelburne. They are on the road. They go out into the community and do a lot of safety training for fisher folks on site as well.

**Mr. LeBlanc:** On the Coast Guard side we concentrate on training Coast Guard personnel. However we do train small vessel craft and fast rescue craft for not just Coast Guard personnel but for Fisheries and Oceans personnel. The scientists that go out on the water all have to take a small vessel operator course.

We train the Canadian Forces, the RCMP and other government departments in small vessel operations. Mainly it is fast rescue craft: how to approach a vessel and how to pace a vessel. The Coast Guard offers training on everything up to the point where they jump on board with firearms. We do a lot of exercising with other government departments as well.

**Senator Munson:** I didn't get a chance to go on the Zodiac yesterday. I missed it. I was in the Senate. I would rather be on the road doing this, thank you. It is on the record, but that is fine.

I think Mr. Gunn talked about 1,000 industry people and Mr. Saxena talked about clients coming to you for customized training solutions to help meet their ongoing employee training and development needs. These people come from the private sector, I would assume. What would they pay? Do you have a scale for them to enrol in this particular program so that they can actually help fund the workings of your institute?

**Mr. Gunn:** They are coming from the commercial marine sector primarily. They are definitely paying and their companies would be paying as well.

médecine marine. Tous les gens de mer sont censés recevoir une formation de base aux premiers secours en mer aussi. Les gens de mer sont bien formés. Les capitaines de navires reçoivent une formation spéciale de niveau élevé en matière d'assistance médicale, obligatoire pour les capitaines.

**Le sénateur Enverga :** Je sais que vous vous êtes beaucoup occupé de formation de gens de mer pour la Garde côtière. Y a-t-il une formation que vous donnez aux gens ordinaires, comme les utilisateurs de bateaux particuliers? Cela fait-il partie du mandat de votre collège?

**M. Saxena :** Comme Tom l'a mentionné et comme je l'ai expliqué, dans notre collège, nous formons des étudiants qui suivent un programme de base pour entrer dans la marine marchande. Une partie de nos étudiants vient suivre des cours de courte durée pour obtenir un certificat. Nous avons des pêcheurs qui veulent suivre des cours sur la réglementation nationale en matière de sécurité et d'embarcations de sauvetage.

L'une des branches du CCNE est l'École des pêches de Shelburne. Les instructeurs sont sur la route. Ils vont de collectivité en collectivité et font beaucoup de formation en sécurité pour les pêcheurs sur place aussi.

**M. LeBlanc :** Du côté de la Garde côtière, nous nous concentrons sur la formation du personnel de la Garde côtière. Cependant, nous dispensons aussi une formation pour les petites embarcations et les embarcations de secours rapides non seulement pour le personnel de la Garde côtière, mais aussi pour le personnel de Pêches et Océans Canada. Tous les scientifiques qui sortent en mer doivent suivre un cours d'opérateur de petits navires.

Nous offrons la même formation aux Forces canadiennes, à la GRC et à d'autres ministères. Cela concerne surtout les embarcations de secours rapides : comment aborder un navire et rester bord à bord. La Garde côtière offre de la formation sur tout jusqu'à la façon de sauter à bord arme au poing. Nous faisons aussi beaucoup d'exercice avec d'autres ministères.

**Le sénateur Munson :** Je n'ai pas eu l'occasion d'aller sur le Zodiac hier. Je l'ai raté. J'étais au Sénat. J'aimerais mieux être sur la route à faire cela, merci. C'est au compte rendu, mais c'est bien.

Je pense que M. Gunn a parlé d'environ 1 000 personnes de l'industrie et M. Saxena a parlé de clients qui viennent vous demander des solutions de formation personnalisées pour répondre aux besoins de formation et de perfectionnement de leurs employés. Ces gens viennent du secteur privé, je suppose. Que sont-ils prêts à payer? Avez-vous un barème pour leur inscription dans ce programme particulier de sorte qu'ils puissent réellement contribuer au financement de votre institut?

**M. Gunn :** Ils viennent principalement du secteur de la marine marchande. Ils payent naturellement et leurs entreprises aussi.

We are one of the main trainers for Marine Atlantic which provides the connection to Newfoundland and Labrador. We are training a lot of the commercial marine sector. They are definitely coming and they are paying the cost of that training.

**Senator Munson:** Just to clarify, the institute itself is federally funded.

**Mr. Gunn:** No. The Nautical Institute would be provincially funded as part of the Nova Scotia Community College.

**Senator Munson:** Right. Can anybody come? Do you have any doubts about who you might train in these exercises or is it an open environment to corporations and/or governments? Do you get what I am getting at?

**Mr. Gunn:** Yes.

**Mr. Saxena:** Basically all our marine training that we do as customized training is a cost recovery. For that we are not really getting funded from the province. Basically for whatever training we do for these clients we have to cover the costs. You will see that our customized training costs for these clients are at the higher level because obviously these are cost recoveries for us.

**Senator Munson:** Are you prepared to say what the high level may be or is that client confidentiality? Is there a ratio to give a base of what it costs?

**Mr. Saxena:** We cover the cost of our courses. Basically it is based on that. If we cover the cost we live with that.

**Mr. Gunn:** It is on our public website but I don't have the numbers right off hand.

**Senator Munson:** I guess what I am trying to get at is: Are you self-sufficient in what you do with these private clients along with others who come to be part of the College of Cape Breton program to get a diploma? Are you cost efficient? I guess that is what I am trying to get at.

**Mr. Gunn:** We benefit because we are part of the Nova Scotia Community College which is in 17 locations in Nova Scotia. The Community College is funded through the Province of Nova Scotia. Again our full-time cadet core programming would be provincially funded. There would be a subsidy there and the students are paying tuition as well.

For industry people who would be coming for three days, five days or maybe two weeks for training, it is a short continuing education type of training. For those courses we need to meet our budget on that. It is cost recovery for that section.

On the cadet programs it would be provincially funded but on the industry customized piece it would be cost recovery, but the province through the college has been very generous with The Nautical Institute. They have been investing significantly in the growth of The Nautical Institute. Also at times we have

Nous sommes l'un des principaux formateurs de Marine Atlantique qui assure la liaison avec Terre-Neuve-et-Labrador. Nous formons beaucoup d'opérateurs de la marine marchande. Ils viennent certainement et ils paient le coût de cette formation.

**Le sénateur Munson :** Pour clarifier, l'institut lui-même est financé par le fédéral.

**M. Gunn :** Non. Le financement de l'institut nautique vient de la province par le biais dans le cadre du Nova Scotia Community College.

**Le sénateur Munson :** D'accord. N'importe qui peut venir? Avez-vous des doutes au sujet de qui vous pourriez former dans ces exercices ou est-ce un environnement ouvert aux sociétés et aux gouvernements? Vous comprenez ce que je veux dire?

**M. Gunn :** Oui.

**M. Saxena :** En gros, toute la formation maritime dispensée au titre de la formation personnalisée s'autofinance. Pour cela, nous ne recevons pas vraiment de financement de la province. Fondamentalement, nous devons rentrer dans nos frais pour toute formation dispensée à ces clients. Vous pourrez constater que nos coûts de formation personnalisés pour ces clients sont élevés, précisément parce que nous devons rentrer nos frais.

**Le sénateur Munson :** Êtes-vous disposés à nous à dire quel est ce niveau élevé ou êtes-vous tenus à la confidentialité par rapport à vos clients? Pourriez-vous nous donner un ordre de grandeur?

**M. Saxena :** Nous couvrons le coût de nos cours. Fondamentalement, cela se ramène à ça. Si nous couvrons nos coûts, cela nous suffit.

**M. Gunn :** C'est sur notre site web public, mais je n'ai pas les chiffres sous la main.

**Le sénateur Munson :** Voici ce à quoi je veux revenir : je cherche à savoir si vous êtes autonome dans ce que vous faites avec ces clients privés et d'autres qui s'inscrivent au programme du Collège du Cap-Breton pour obtenir un diplôme? Êtes-vous rentable? C'est ce que je cherche à savoir.

**M. Gunn :** Nous tirons parti de notre appartenance au Nova Scotia Community College qui est présent à 17 endroits en Nouvelle-Écosse. Le collège communautaire est financé par la province de la Nouvelle-Écosse. Encore une fois, nos programmes de cadets à plein temps sont financés par la province. Il y a un élément de subvention là et les étudiants paient aussi des frais de scolarité.

Pour les gens de l'industrie qui viennent suivre une formation de trois jours, cinq jours ou peut-être deux semaines, cela rentre dans le cadre d'une formation continue de courte durée. Pour ces cours, nous devons respecter notre budget. Ils doivent s'autofinancer.

Les programmes destinés aux cadets sont financés par la province, alors que les cours taillés sur mesure pour l'industrie doivent s'autofinancer, mais la province par l'entremise du collège a été très généreuse avec l'institut nautique. D'importants investissements ont été consentis pour promouvoir l'institut

received funding through ACOA or in the past through Enterprise Cape Breton which would be federal funding for capital equipment and so on.

**Senator Munson:** I have one other brief question on the Coast Guard. Are they guaranteed jobs in the Coast Guard when they get this diploma? In other words 90 per cent of the people who go to journalism schools all over the country don't work in journalism when they come. They find jobs somewhere else using those communication skills. Do you offer that avenue to 50 per cent, 60 per cent or 90 per cent of these students?

**Mr. LeBlanc:** Basically when you come to the Coast Guard College the day you start you are an employee of the Canadian Coast Guard. The program is 45 months or roughly four years. With that there is no tuition. You get your room and board, meals, accommodations, uniforms and everything you need during the four years. They get a living allowance. It is not very much. It is \$350 to \$450 a month. When they go to sea they get a bit more.

The commitment is that when they graduate from the Coast Guard College they have to pass the program first. If they graduate they become an officer in the Canadian Coast Guard and are required to give four years back to the Coast Guard.

If they happen to stay in the marine industry in government they can work on shore or in other government departments. They are not asked to repay anything back to the Coast Guard.

If by chance they leave and they go to the commercial sector they are asked to repay the allowance they received while in training. It can amount to up to \$8,000 per year five or \$5,000 or \$6,000 normally. Their first year is not included because that is their year to decide if it is right for them and their first sea phase. Afterward there is a repayment commitment if they leave the Coast Guard. We are paying for their education and their stay but in turn we expect four years' commitment back in the Coast Guard.

**Senator Munson:** Thank you for that. It is important to know. The question had to deal with salaries before, but do you have enough teachers to do the teaching? Are the teachers getting older? Do you have enough expertise to keep on doing this or should there be a push to have more professors and others to teach these important tools in search and rescue?

**Mr. LeBlanc:** At the Coast Guard College certainly recruitment of staff instructors has been a challenge because we are trying to get the expertise from the Coast Guard fleet. They can come to the college, work more and not necessarily make any more. Most people that come like I mentioned before want to give back to the Coast Guard and teach.

nautique. Nous avons aussi reçu des fonds par l'entremise de l'APECA ou d'Enterprise Cape Breton par le passé qui constituaient un financement fédéral au titre des biens d'équipement et ainsi de suite.

**Le sénateur Munson :** Une autre brève question sur la Garde côtière. Les diplômés ont-ils la garantie d'obtenir un emploi dans la Garde côtière? En d'autres termes, 90 p. 100 de ceux qui fréquentent des écoles de journalisme partout au pays ne travaillent pas dans le journalisme lorsqu'ils sortent. Ils trouvent des emplois ailleurs grâce à leurs compétences en communication. Et c'est la voix qui s'ouvre à 50 p. 100, 60 p. 100 ou 90 p. 100 de ces étudiants?

**M. LeBlanc :** En fait, dès le jour où vous entrez au collège de la Garde côtière, vous êtes un employé de la Garde côtière canadienne. Le programme est de 45 mois, soit quatre ans environ. Il n'y a pas de frais de scolarité. Vous êtes pensionnaire, nourris, logés, blanchis, l'uniforme est fourni et tout ce dont vous avez besoin pendant les quatre ans. Vous touchez une indemnité de subsistance. Ce n'est pas beaucoup. C'est de 350 à 450 \$ par mois. Quand ils vont en mer, ils touchent un peu plus.

Ils prennent un engagement, à savoir que lorsqu'ils obtiennent leur diplôme du Collège de la Garde côtière, ils doivent passer le programme d'abord. S'ils obtiennent leur diplôme, ils deviennent officiers de la Garde côtière canadienne et doivent servir quatre ans dans la Garde côtière.

S'ils restent dans l'industrie maritime au service du gouvernement, ils peuvent travailler à terre ou dans d'autres ministères. On ne leur demande pas de rembourser quoi que ce soit à la Garde côtière.

Si par hasard ils partent pour aller dans le secteur commercial, on leur demande de rembourser l'allocation qu'ils ont reçue pendant leur formation. Cela peut atteindre jusqu'à 8 000 \$ par an, mais 5 000 ou 6 000 \$ normalement. On ne compte pas la première année parce que c'est l'année où ils doivent décider si c'est ce qu'ils veulent faire et leur première phase de mer. Après la première année, ils s'engagent à rembourser s'ils quittent la Garde côtière. Nous payons pour leur éducation et leur séjour, mais en échange, nous attendons d'eux un engagement de quatre ans dans la Garde côtière.

**Le sénateur Munson :** Je vous remercie. C'est important de le savoir. La question concernait les salaires avant, mais avez-vous assez d'enseignants pour assurer les cours? Y a-t-il vieillissement du corps enseignant? Avez-vous assez d'experts pour continuer à faire cela ou faut-il faire un effort pour recruter davantage de professeurs et autres pour impartir ces disciplines importantes touchant la recherche et le sauvetage?

**M. LeBlanc :** Au Collège de la Garde côtière, il est certain que le recrutement d'instructeurs a été un défi parce que nous essayons de recruter au sein de la flotte de la Garde côtière. En venant au collège, ils peuvent travailler plus et ne pas nécessairement gagner davantage. La plupart de ceux qui viennent, comme je l'ai dit plus tôt, veulent donner en retour à la Garde côtière et enseigner.

We especially have a problem recruiting francophone instructors. All our programs are bilingual. They are offered in both English and French. We have a real problem recruiting French instructors in the Coast Guard College.

We have had some success recently going outside of Coast Guard into the private sector, but like I mentioned it is good to have a mix of Coast Guard officers and commercial officers to deliver the programs.

It has been a challenge for sure. We are trying to be innovative and come up with new ways of staffing. We are looking at perhaps long-term assignments where people can come from the fleet, teach for a few years, and then go back to the fleet. It is the same with our instructors at the Coast Guard College. If we can send them out to the fleet to get current and to get up to date with what we are doing in the fleet then they come back to the college. That can only benefit everyone as well. We have recruitment challenges on the instructor side as well but we are trying to work through those as best we can.

**Senator Munson:** That is good information for our report.

**Senator Stewart Olsen:** I just have brief questions for The Nautical Institute. You are publicly funded. Do you offer small courses for ordinary fishermen who might want to refresh their skills? Could they sign up for a two-day or three-day course and just come down to the college and take it? Do you have that for them?

**Mr. Saxena:** As mentioned in our opening statements all the courses we offer are regulated by Transport Canada. There are regulations regarding these kinds of refresher courses. Recently Transport Canada came up with the requirement for the refresher courses but for the fishing people there is no such requirement for the refresher training.

Right now for the people who are going into international waters, the people who have STCW certificates, they will have to come to school to refresh their marine emergency duty safety training courses. Transport Canada is going through the transition phase of changing their marine personnel regulations. In 2017 they are expecting to have new marine personnel regulations which will require refresher safety training for all seafarers holding the SCTW qualification, but there is no such requirement for the fishing people right now to do that refresher training.

**Senator Stewart Olsen:** Should there be?

**Mr. Saxena:** Yes, definitely. I feel Transport Canada will look into that. We do communicate with Transport Canada. As mentioned in our opening statement there is a forum where we talk to Transport Canada. Basically all marine schools in Canada work under the CAMPTI forum. We talk to Transport Canada twice a year. We go to Ottawa and discuss new training

Nous avons surtout du mal à recruter des instructeurs francophones. Tous nos programmes sont bilingues. Ils sont offerts en anglais et en français. Nous avons le plus grand mal à recruter des instructeurs francophones au Collège de la Garde côtière.

Nous avons assez bien réussi dernièrement à recruter en dehors de la Garde côtière, dans le secteur privé, mais comme je l'ai mentionné, il est bon d'avoir un mélange d'officiers de la Garde côtière et de la marine marchande pour assurer les programmes.

Cela a été un défi, pour sûr. Nous essayons d'être novateurs et de trouver de nouvelles façons de recruter du personnel. Nous envisageons des missions à long terme peut-être pour des gens qui viendraient de la flotte enseigner pendant quelques années, et retourneraient ensuite à la flotte. Même chose avec nos instructeurs au Collège de la Garde côtière. Ils pourraient être envoyés dans la marine pour s'informer de ce que nous faisons dans la flotte, puis revenir au collège. Cela ne peut qu'être bénéfique pour tout le monde. Nous avons aussi des problèmes de recrutement du côté des instructeurs, mais nous essayons de les régler au mieux.

**Le sénateur Munson :** Ces informations sont utiles pour notre rapport.

**La sénatrice Stewart Olsen :** J'ai juste quelques brèves questions pour l'institut nautique. Vous êtes financés par le secteur public. Offrez-vous de petits cours pour les pêcheurs ordinaires qui souhaiteraient rafraîchir leurs compétences? Peuvent-ils s'inscrire pour un cours de deux ou trois jours et venir le suivre au collège? Est-ce que vous leur offrez cette possibilité?

**M. Saxena :** Comme nous l'avons mentionné en introduction, tous les cours que nous offrons sont réglementés par Transports Canada. Il existe une réglementation pour ce genre de cours de perfectionnement. Tout récemment, Transports Canada a rendu les cours de perfectionnement obligatoires, sauf pour les pêcheurs, qui n'ont pas à se plier à cette exigence.

En ce moment, les détenteurs de la certification STCW qui naviguent en eaux internationales doivent retourner sur les bancs d'école pour recevoir un rappel sur leur formation aux fonctions d'urgence en mer. Transports Canada est en voie de modifier le règlement sur le personnel maritime. Ils s'attendent à ce qu'il y ait de nouveaux règlements sur le personnel maritime en 2017, ce qui nécessitera que tous les marins détenant la certification STCW suivent un cours de perfectionnement sur la sécurité. Par contre, les pêcheurs n'ont pas l'obligation de suivre ce cours à l'heure actuelle.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Devrait-on les obliger?

**M. Saxena :** Oui, absolument. Selon moi, Transports Canada se penchera sur cette question. Nous sommes en communication avec Transports Canada. Comme nous l'avons mentionné en introduction, il existe un forum où nous pouvons leur parler. En gros, toutes les écoles marines du Canada travaillent sous le forum CAMPTI. Nous parlons à Transports Canada deux fois

opportunities and new training requirements especially for the fishing people as well. That is the time when we discuss these new requirements. They do listen. Actually there may be refreshing training requirement coming down the line.

**Senator Stewart Olsen:** Thank you for that. For your information I don't equate the two of you as the same at all. I don't think you should be under the same roof.

One of the things that the Canadian public and I are dealing with is the idea that the Coast Guard is much like the American Coast Guard that we see on television all the time. They are whipping around. They are saving everybody's lives. They are stopping drug smugglers and things like that. I am wondering if you are not being impeded a bit in your ability to put the primary safety of Canadians first by this kind of nebulous view of where exactly do you fit. That would put a search and rescue at a bit of a disadvantage.

**Mr. LeBlanc:** That is interesting, Madam Senator.

**Senator Stewart Olsen:** You can speculate.

**Mr. LeBlanc:** Yes, for sure. I mean Canada has a very well-known and very robust search and rescue system. Do we get lumped in with our counterparts to the south? Often we do. The biggest cause of that is some of the TV shows and the movies that we see.

Quite a few of the movies involve Canadian resources but we are definitely downplayed. We know where the audience is. It is an interesting concept.

Personally the Coast Guard is doing a great job, the way we are doing now. Would it be any different if we changed? I am not really sure. I know it has been talked about over the years. It has been a lot of topic of conversations in the mess halls and in the cafeterias. It is really hard to say how we would best fit or if the profile would be increased or not.

**Senator Stewart Olsen:** Do you have any statistics on your graduating students? How many go through and fulfill their four-year commitment?

**Mr. LeBlanc:** That is a question that came up recently as well because I mentioned yesterday, I believe it was, that with young people today they can have on average three distinct careers. They could go to sea for 10 years as part of their career, become a farmer for the next 10, and do something completely different again for the next 10. Unlike my generation who were looking for a lifelong career it is a bit different. It is something we have talked about. We don't have really good stats but we are looking for them.

I believe the majority fulfill their four-year commitment. If they don't, we actively go after the cost recovery. Looking at the marine sector, if it is a boom period a lot of companies will

par année. Nous nous rendons aussi à Ottawa pour discuter des nouvelles possibilités de formation et des nouvelles exigences de formation, surtout pour les pêcheurs. C'est à ce moment que nous discutons de ces nouvelles exigences. Ils écoutent. En fait, il pourrait y avoir une exigence de cours de perfectionnement instaurée sous peu.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Merci. J'insiste pour vous dire que je ne vous considère pas du tout comme étant équivalents l'un et l'autre. Je ne crois pas que vous devriez être regroupés sous le même toit.

Le public canadien et moi sommes aux prises avec l'idée que notre Garde côtière est assez similaire à l'image de la Garde côtière américaine véhiculée par la télévision. Ils sont partout. Ils sauvent des vies. Ils arrêtent des trafiquants de drogues et tout ce genre de choses. Je me demande si cette vision floue de votre profession ne vous gêne pas quelque peu dans votre travail, qui consiste d'abord et avant tout à assurer la sécurité des Canadiens. Si c'était le cas, le secteur de la recherche et sauvetage, ou SAR, serait quelque peu désavantagé.

**M. LeBlanc :** C'est intéressant, madame la sénatrice.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Vous pouvez spéculer.

**M. LeBlanc :** Oui, bien entendu. Le système de SAR du Canada est réputé et très efficace. Est-ce qu'on nous place dans le même panier que nos homologues américains? Souvent, oui. Ce sont surtout les émissions de télé et les films que nous regardons qui sont à blâmer.

On remarque des ressources canadiennes dans plusieurs films, mais notre rôle est grandement minimisé. Nous connaissons l'auditoire. C'est un concept intéressant.

Personnellement, je crois que la Garde côtière fait de l'excellent travail en ce moment. Serait-ce différent si nous changions? Je n'en suis pas tout à fait convaincu. Je sais que l'on en parle depuis des années. C'est l'un des sujets de conversation dans les salles à manger et les cafétérias. C'est très difficile de savoir comment nous pourrions nous intégrer, ou si notre profil serait rehaussé ou non.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Avez-vous des statistiques sur le taux de diplomation de vos étudiants? Combien d'entre eux complètent leur engagement de quatre ans?

**M. LeBlanc :** Cette question a été soulevée récemment. Hier, je crois, j'ai mentionné que les jeunes d'aujourd'hui ont en moyenne trois carrières distinctes. Ils peuvent naviguer en mer pendant 10 ans, devenir agriculteurs pour les 10 années suivantes et faire une tout autre chose pour les 10 années qui suivront. Ce n'est pas comme ma génération, qui cherchait une carrière pour la vie; c'est un peu différent. Nous en avons parlé. Nous n'avons pas de statistiques exactes, mais nous cherchons à les obtenir.

Je crois que la plupart des étudiants terminent leur engagement de quatre ans. S'ils ne le font pas, nous entamons le processus de recouvrement des coûts. Dans le domaine maritime, si c'est une

pay that off in a second in order to get officers out of the Coast Guard. It can be difficult. It is something we are looking into and I don't have the answer right now unfortunately.

**Senator Poirier:** I had a number of questions but I am going to group them in two. The first one has to do with visiting the college yesterday. We got information that approximately 600 to 800 applicants can come in but you accept about 64 new students a year that can take part in the Coast Guard College training.

In the NSCC I know a lot of your students come from the industry themselves. I understood from your comments that some come in for a very short period of time training. Then others may come in as a student that is applying to get a three-year diploma.

Can you just share with me how many applicants you get in? How many can you accept? Of the ones that you accept and finish their three-year diploma what is the percentage or the rate of placement of students for jobs after?

**Mr. Gunn:** I don't have that information on hand right now but we can get that for you. NSCC has done a whole reinvigoration of The Nautical Institute. From these three-year and four-year diploma programs our first group is just graduating now. Five years ago we were only offering two one-year certificate programs. The diplomas are brand new to us.

NSCC is an open access college. We don't do a screening. As long as students who apply have the required prerequisites to come into the navigation cadet program or the engineering program we would accept them. Our capacity is 24 in each of those two sections. We are not filling to capacity yet. We feel there is a wonderful career opportunity there. We are actively promoting and recruiting. The programs are new and we are not filling to capacity yet.

In regard to graduates who get employment Captain Vivek can speak to that but it is almost 100 per cent. If they are graduating from our program many of the companies are recruiting them in year one and encouraging them to go on their placement with a particular company. Then they would continue with the company and would have long-term employment there. Our curriculum is quite new and our programming is quite new. Some of that data will take a while before we can get it.

**Senator Poirier:** My next question is for both of you. In visiting one of the sites, not yesterday but the day before, we met with a group of four who worked on the vessel. There was the engineer and all the different positions that were there. In speaking with them the conversation came up of where they had taken their training, what courses, and did they go to the community college or the Coast Guard College? None of the four who were there that day had gone to the colleges.

période faste, plusieurs entreprises les paieront sur-le-champ pour mettre la main sur des agents formés par la Garde côtière. Ce peut être difficile. Nous l'avons pris en considération, mais je n'ai malheureusement pas de réponse pour vous aujourd'hui.

**La sénatrice Poirier :** J'avais plusieurs questions, mais je vais les regrouper dans deux questions. La première concerne notre visite de l'école, hier. On nous a dit que vous recevez entre 600 et 800 demandes par année, mais que vous acceptez environ 64 nouveaux étudiants pour la formation de la Garde côtière.

Je sais que plusieurs des étudiants du NSCC proviennent de l'industrie. En vous écoutant, j'ai cru comprendre que certains d'entre eux viennent pour une formation très courte, alors que d'autres peuvent déposer une demande pour recevoir une formation de trois ans menant à un diplôme.

Êtes-vous en mesure de me dire combien de demandes vous recevez? Combien pouvez-vous en accepter? Quel est le taux de placement des étudiants que vous acceptez et qui obtiennent leur diplôme en trois ans?

**M. Gunn :** Je n'ai pas cette information sous la main en ce moment, mais je peux l'obtenir. Le NSCC a réalisé une rénovation complète de l'institut nautique. Les premiers étudiants de ces programmes de trois ans et de quatre ans viennent tout juste d'obtenir leur diplôme. Il y a cinq ans, nous offrions seulement deux certificats d'un an. Les diplômes, c'est tout nouveau pour nous.

Le NSCC est une école à accès libre. Nous ne faisons pas de présélection. Tant et aussi longtemps que les étudiants qui déposent une demande ont les prérequis demandés pour entrer dans le programme d'élève-officier de navigation ou de génie, ils sont acceptés. Nous avons une capacité de 24 étudiants pour chacune de ces deux sections. Nous n'atteignons pas encore la limite. Nous croyons qu'il s'agit d'une excellente possibilité de carrière. Nous sommes actifs au niveau de la promotion et du recrutement. Les programmes sont nouveaux et ne sont pas encore comblés.

Le capitaine Vivek pourra vous confirmer le taux de placement des diplômés, mais il est de près de 100 p. 100. Plusieurs entreprises recrutent les diplômés de nos programmes dès la première année et les incitent à faire leur stage chez elles. Ensuite, les étudiants décrochent un emploi à long terme au sein de l'entreprise. Notre curriculum et notre programmation sont assez récents. Il nous faudra un peu de temps avant de colliger certaines de ces données.

**La sénatrice Poirier :** Ma prochaine question s'adresse à vous deux. En visitant l'un des sites, non pas hier, mais avant-hier, nous avons rencontré un groupe de quatre employés qui travaillaient sur un navire. L'ingénieur et tous les autres postes étaient là. Au cours de notre conversation, nous leur avons demandé où ils avaient reçu leur formation, quels cours ils avaient suivis, et s'ils avaient fréquenté un collège communautaire ou le Collège de la Garde côtière. Aucun de ces quatre employés n'avait fréquenté un collège communautaire.

Most of them had been self-trained except for the engineer who had his training elsewhere. Some had been self-trained. Some had been fishermen before and whatever. Most of them who were there had been there for 25, 30, 35 or 36 years actually. When we questioned them they said there was no actual course out there they could take which offered training for a person to do the job exactly as they are now.

We questioned them. What do you see as the future in 10 years if something is not given along that line? A lot of the new people coming in who have an interest in doing it and self-train as they are doing it are having a hard time getting a full-time position right away. They get into a term or a casual position and unfortunately by the time something else comes up they have moved on to someplace else.

Is the Canadian Coast Guard College anticipating putting a program in place in the near future? Is the NSCC anticipating putting in place a course in the near future that could fill this need for the future? Is that something that you would like to see the committee recommend? Would it be helpful specifically with the Canadian Coast Guard where we would have authority with the report? Is it something that should be recommended that would be put in place as extra training?

**Mr. LeBlanc:** From the beginning the Coast Guard College concentrated on the officer training program, bringing people in from zero and training them through to be officers. Some came with some experience in advance. Over the years we have had a number of different programs where we took ship crews and we trained them to be officers. We gave them the coaching and the classes necessary to write their Transport Canada exams. We had different courses in administration to be a Coast Guard ship officer.

A lot of that fell by the way over the years, but like I mentioned yesterday today's Coast Guard College has to be different. We can't just be introductory training programs. We have to be an institute involved in the lifelong learning of all our officers, ship crews and other officers that work on shore throughout their entire career.

As we speak we are looking at developing additional programs to give professional courses for current officers and current crew members to go to the next step of taking crew members to be officers in the Coast Guard and to train people on shore to be better at their jobs like electronic technicians for instance. We are looking at changing and bringing in new technology such as distance learning, satellite offices, virtual classrooms and online courses.

La plupart d'entre eux sont autodidactes, sauf l'ingénieur, qui a été formé ailleurs. Certains sont autodidactes. Certains étaient pêcheurs avant, et tout et tout. La plupart d'entre eux étaient là depuis 25, 30, 35 ou 36 ans, en fait. Quand nous leur avons posé des questions, ils ont dit qu'il n'y avait pas de cours disponible qui offrait une formation pour faire le travail exactement comme ils le font en ce moment.

Nous les avons interrogés. Comment entrevoyez-vous la situation dans 10 ans si rien ne change de ce côté? Bien des nouveaux étudiants qui veulent apprendre par eux-mêmes en travaillant ont de la difficulté à trouver un emploi à temps plein dès le départ. Ils acceptent un emploi occasionnel ou à durée déterminée. Malheureusement, quand une autre occasion se présente, ils ont déjà passé à autre chose.

Est-ce que le Collège de la Garde côtière canadienne prévoit offrir un programme bientôt? Est-ce que le NSCC prévoit de mettre en place une formation bientôt, pour combler ce besoin? Aimerez-vous que le comité le recommande? Serait-ce utile pour la Garde côtière du Canada, où notre rapport aurait un certain poids? Serait-ce quelque chose qui devrait être recommandé en tant que formation supplémentaire?

**M. LeBlanc :** Dès le début, le Collège de la Garde côtière s'est concentré sur le Programme de formation des officiers, dans le cadre duquel les stagiaires partaient de rien et devenaient officiers. Certains avaient déjà de l'expérience. Au fil des ans, nous avons eu plusieurs programmes différents dans lesquels nous avons pris des équipages de bateau et les avons formés à devenir des officiers. Nous leur avons donné la formation et les cours nécessaires pour réussir les examens de Transports Canada. Nous avons différents cours en administration pour devenir un officier du bord de la Garde côtière.

Plusieurs de ces choses ont été abandonnées au fil des ans. Mais, comme je l'ai mentionné hier, le Collège de la Garde côtière d'aujourd'hui doit être différent. Nous ne pouvons plus offrir seulement une formation de base. Nous devons être une institution qui s'engage à la formation permanente de tous ses officiers, équipages de bateau et autres officiers qui travaillent à terre tout au long de leur carrière.

En ce moment même, nous étudions la possibilité de développer des programmes supplémentaires offrant des cours professionnels aux officiers et membres de l'équipage existants, afin de prendre les membres de l'équipage et d'en faire des officiers de la Garde côtière, et de former les employés à terre de sorte qu'ils s'améliorent, comme les techniciens en électronique, par exemple. Nous étudions la possibilité de changer et d'introduire de nouvelles technologies, comme la formation à distance, les bureaux satellites, les classes virtuelles et les cours en ligne.

At the same time, and I know NSCC will be able to add to this, with changing international standards of training and certification for watchkeepers eventually you will have to go to a marine school in order to get certification to be an engineer or a navigation officer.

With that in mind it is going to be more important for schools like the NSCC and the Coast Guard College to make the programs available, the time available, and the instructors, the staff and the material available to train our people for a career path not just as a crew member but eventually as an officer as well.

**Mr. Saxena:** I will respond regarding the training at The Nautical Institute at NSCC. In the marine industry training has evolved over the past few years. It has changed. You mentioned meeting with people who did their own training. Previously a lot of people used to challenge exams. Transport Canada had the option where basically you can learn on your own, go and write the exam and as long as you passed the exam you can get the certification from Transport Canada.

As I mentioned earlier things are changing not just at Transport Canada but internationally and globally. The training requirements are changing. The marine industry is a global industry as I mentioned earlier. Training standards are set at the IMO level and they are translated to Transport Canada.

Recently the new marine personnel regulations which will be coming out in 2017 will basically mandate that all the seafarers have to come to school for any upgrades or for any education. The whole option of challenging the exam and learning on your own will not be there. There has to be a mandatory requirement for students to enrol with some form of recognized institute.

Those new marine personnel regulations are coming out. Once they are in place all recognized schools in Canada will have options for the people to enrol with us to take the course, do their upgrade or do their training from scratch to be the seafarer.

**Senator Hubley:** In the maritime SAR incidents between 2011 and 2015 the fishing vessels and the pleasure vessels were the huge majority maybe because they are the majority of vessels on the water. It is consistent over all of those years but when we are asking about certification, upgrading skills and captains being certified is there anything way you can impact in a good way on what you have seen through your work in the colleges?

**Mr. Gunn:** Safety is paramount with NSCC and we have the School of Fisheries as well. Their primary work is safety training around Nova Scotia. For the younger students who are coming in two years ago we launched a certificate program where they could take a full year of work studying the fishing industry and the safety requirements of the fishing industry. That program is another new program that is oceans related and safety focused.

Quoi qu'il en soit, à la faveur des modifications apportées aux normes internationales en matière de formation et de certification du personnel de quart, il sera éventuellement obligatoire d'aller à une école maritime pour obtenir une certification afin de devenir un ingénieur ou un officier de navigation. Le NSCC pourra vous en dire plus à ce sujet.

Cela dit, il sera plus important pour des écoles comme le NSCC et le Collège de la Garde côtière de rendre les programmes, le temps, les enseignants, le personnel et le matériel disponibles pour former nos gens à devenir non seulement des membres d'équipage, mais aussi des officiers, éventuellement.

**M. Saxena :** Je vais répondre à la question sur la formation qu'offre l'institut nautique du NSCC. Dans l'industrie maritime, la formation a grandement évolué au cours des dernières années. Elle a changé. Vous avez rencontré des gens autodidactes. Autrefois, plusieurs personnes subissaient les examens. Transports Canada permettait d'apprendre par soi-même, puis d'aller subir l'examen. Si vous réussissiez l'examen, vous obteniez votre certification de Transports Canada.

Comme je l'ai dit plus tôt, les choses changent. Pas seulement chez Transports Canada, mais aussi au niveau mondial. Les exigences de formation changent. L'industrie maritime est une industrie mondiale, comme je l'ai déjà mentionné. Les normes en matière de formation sont fixées par l'OMI, puis adaptées par Transports Canada.

Les nouvelles réglementations en matière de personnel maritime, qui seront dévoilées en 2017, obligeront tous les marins à revenir à l'école pour suivre toute formation ou tout perfectionnement. Il ne sera plus possible d'apprendre par soi-même et de subir l'examen. Il doit y avoir une exigence faisant en sorte que les étudiants s'inscrivent à un établissement reconnu.

Ces nouvelles réglementations pour le personnel maritime seront bientôt mises en vigueur et, après cela, tous les établissements reconnus du Canada permettront aux stagiaires de s'inscrire à la formation que nous offrons, de se perfectionner, ou encore de recevoir leur formation complète pour devenir un marin.

**La sénatrice Hubley :** Entre 2011 et 2015, la majorité des incidents de la SAR ont concerné des bateaux de pêche et des bateaux de plaisance, parce qu'ils sont les plus nombreux en mer. Année après année, c'est la même chose. Mais quand nous parlons de certification, de perfectionnement et d'accréditation des capitaines, êtes-vous en mesure d'avoir un impact positif sur ce que vous avez pu voir via le travail que vous faites dans les écoles?

**M. Gunn :** Au NSCC, la sécurité est primordiale. Il y a aussi l'École des pêches. La formation en sécurité en Nouvelle-Écosse est leur tâche principale. Pour les jeunes étudiants qui sont arrivés il y a deux ans, nous avons lancé un programme d'un an où ils pourraient étudier l'industrie des pêches et les exigences en matière de sécurité. Ce programme en est un autre qui est relié à la mer et centré sur la sécurité.

**Mr. Saxena:** I agree with you that the incidents that happened with fishing vessels and pleasure craft are definitely at the top of the list. If you look at the stats for the last 10 years or 20 years the trend is downward. We are improving.

In 1999 training standards were put in place. They started these pleasure craft operator cards or the boater cards. Previously before 1999 there was no requirement for people who were using a pleasure craft to have any form of training. Since 1999 a lot of people are going for the training and the trend is a downward one.

That is a very positive thing which I have seen. Yes, there is still a lot of work to be done, but the people who are responsible for setting the training standards understand it and are making the changes.

As I said earlier Transport Canada listens to the industry. They listen to us and they are working tremendously to make sure that there has to be proper training for all people who are going on the water.

**The Chair:** I want to thank our witnesses for your informative comments and freely answering our questions. Once again I thank Mr. LeBlanc for our visit yesterday.

We are looking forward to our next presenters. As we travelled throughout Nova Scotia in the last couple of days we have heard very much about the auxiliary and the important part that it plays with the Canadian Coast Guard. Certainly from every corner and group we have visited it has been nothing but positive. I just want to pass that on beforehand and just to welcome you.

I would like to ask our guests to introduce themselves first and then I understand we have some opening remarks you would like to make and then our senators will go to questions. The floor is yours.

**Frank Boudreau, President, Maritimes, Canadian Coast Guard Auxiliary:** My name is Frank Boudreau. When I was first with the Canadian Coast Guard Auxiliary it was called the Canadian Marine Rescue Auxiliary in 1979. Then it went on to become the Canadian Coast Guard Auxiliary about 10 years later in 1989. I am from Shediac, New Brunswick, more or less Pointe-du-Chêne to be exact. I have been director or assistant director since 1979 or for about 37 years. Our manager is here, Darcy Henn and he will introduce himself.

**Darcy Henn, Manager, Maritimes, Canadian Coast Guard Auxiliary:** Good afternoon. I am Darcy Henn. I am the Regional Business Manager for the Coast Guard Auxiliary. My role is to manage the day-to-day operations of the auxiliary, which is a non-profit organization. We look after the training and recruitment of our auxiliary members. We have a small presentation we would like to go through this afternoon if we could.

**The Chair:** The floor is yours.

**M. Saxena :** Je suis d'accord avec vous : les incidents qui sont survenus avec les bateaux de pêche et les bateaux de plaisance sont définitivement au haut de la liste. Si vous regardez les statistiques des 10 ou 20 dernières années, la tendance est à la baisse. Nous nous améliorons.

En 1999, nous avons instauré des normes en matière de formation. C'était le début des cartes de conducteur de navire de plaisance ou de cartes de plaisanciers. Avant 1999, rien n'obligeait les gens qui conduisaient un navire de plaisance à suivre quelque formation que ce soit. Depuis 1999, plusieurs personnes suivent la formation et le nombre d'incidents est à la baisse.

C'est une chose très positive que j'ai remarquée. Oui, il y a encore beaucoup de travail à faire. Mais les responsables de la mise en place de normes en matière de formation le savent et ils changent les choses.

Comme je l'ai dit plus tôt, Transports Canada est à l'écoute de l'industrie. Il nous écoute et travaille très fort pour s'assurer que les gens qui s'aventurent en mer puissent recevoir une formation adéquate.

**Le président :** Je tiens à remercier nos témoins pour leurs observations très instructives et pour leurs réponses franches. Encore une fois, je remercie M. LeBlanc pour notre visite d'hier.

Nous avons hâte d'entendre nos prochains intervenants. Ces derniers jours, dans le cadre de notre périple en Nouvelle-Écosse, nous avons beaucoup entendu parler de la Garde côtière auxiliaire, la GCCA, et du rôle important qu'elle joue au sein de la Garde côtière canadienne. Partout où nous allions, les gens n'avaient que de bonnes choses à dire à son sujet. Je tenais simplement à vous en faire part avant de commencer et à vous souhaiter la bienvenue.

Tout d'abord, je demanderais à nos invités de bien vouloir se présenter. Ensuite, je sais que vous aimeriez faire une entrée en matière avant que nos sénateurs passent aux questions. La parole est à vous.

**Frank Boudreau, président, Maritimes, Garde Côtière auxiliaire :** Je m'appelle Frank Boudreau. À mes débuts avec la Garde côtière auxiliaire canadienne, en 1979, celle-ci s'appelait le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Dix ans plus tard, en 1989, c'est devenu la Garde côtière auxiliaire canadienne. Je suis originaire de Shediac, au Nouveau-Brunswick; de Pointe-du-Chêne, pour être plus précis. Je suis directeur adjoint ou directeur depuis 1979, soit environ 37 ans. Notre gestionnaire, Darcy Henn, m'accompagne. Je le laisse se présenter.

**Darcy Henn, gestionnaire, Maritimes, Garde Côtière auxiliaire :** Bon après-midi. Je m'appelle Darcy Henn et je suis le gestionnaire des affaires régionales pour la GCCA. Mon rôle consiste à gérer les activités quotidiennes de la GCCA, un organisme sans but lucratif. Nous sommes responsables du recrutement et de la formation des membres de la GCCA. Nous avons une courte présentation à vous faire cet après-midi, si vous le permettez.

**Le président :** La parole est à vous.

**Mr. Boudreau:** CCGA Maritimes provides year-round search and rescue support to New Brunswick, Magdalen Islands, Prince Edward Island and Nova Scotia in conjunction with our Coast Guard partners. We have about 790 volunteer members with 460 vessels. We respond to about 30 per cent of marine regional SAR incidents.

The maritime region is divided into 16 zones based on geographical location. Each zone has a zone director who makes up the board of directors for the corporation.

Auxiliary assets primarily consist of private commercial fishing vessels valued at \$72,940,462. The return on investment DFO receives from the maritime region based on current funding model is for \$1 invested, \$81.35 in return in assets and volunteer hours.

The maritime region challenge is that funding for the provincial water safety program was cut and moved away from the auxiliary. A few years back we had Bobby the Boat that was used to go in schools and pre-schools to teach about water safety, how to wear lifejackets and how to behave on boats. About five years ago the funding stopped. We still have the two Bobby the Boats sitting in garages waiting for more funding.

Auxiliary has invested significantly in water safety prevention programs. Community groups and schools continue to contact the auxiliary to provide prevention programs. The auxiliary provided limited prevention support and must relocate funds for other priorities to meet prevention requests of schools and community groups. I will turn it over to Darcy.

**Mr. Henn:** Just to continue on with the SAR challenges in the maritime region and starting with 911 agency support, 911 support for marine related incidents requires review. Calls into 911 for marine related incidents are routed to fire, local police and RCMP agencies when this should be forwarded to the joint rescue centre. This delays the dispatch of rescue from Coast Guard or auxiliary members putting lives at risk. JRCC has met with 911 agencies in the past. However the challenge still exists.

We have a number of specific cases that JRCC has the details on to show where the delays are when an individual calls 911 and the call does not go through JRCC. We have incidents of delays of from 16 minutes up to two hours most recently.

Our fiscal budgets have not been increased for over the past five years. Costs to support member training have increased translating into fewer members being able to attend training programs. On water SAR training support specifically has been negatively impacted. Increased funding and the gratuitous

**M. Boudreau :** GCAC - Maritimes offre un service de SAR à longueur d'année au Nouveau-Brunswick, aux îles de la Madeleine, à l'Île-du-Prince-Édouard et à la Nouvelle-Écosse, en collaboration avec nos partenaires de la Garde côtière. Nous comptons environ 790 membres volontaires et 460 navires. Nous répondons à environ 30 p. 100 des incidents régionaux de SAR.

La région maritime est divisée en 16 zones basées sur l'emplacement géographique. Chaque zone a un directeur; ce sont ces directeurs qui forment le conseil d'administration de l'entreprise.

Les biens de la GCCA sont principalement des navires de pêche commerciaux privés, d'une valeur totale de 72 940 462 \$. Selon le modèle actuel de financement, le retour sur l'investissement du MPO provenant de la région maritime est le suivant : pour chaque dollar investi, on obtient 81,35 \$ en biens et en heures de bénévolat.

La région maritime doit vivre avec le fait que le financement du programme provincial de sécurité nautique a été réduit et retiré de la GCCA. Il y a quelques années, nous avions Bobby the Boat, qui visitait les écoles et les garderies pour enseigner la sécurité nautique aux enfants, leur montrer comment enfiler une veste de sauvetage et comment se comporter sur un bateau. Le financement a pris fin il y a environ cinq ans. Nous avons toujours les deux bateaux Bobby the Boat : ils ont été remisés dans des garages, en attendant le financement.

La GCCA a beaucoup investi dans les programmes de prévention en sécurité nautique. Plusieurs écoles et groupes communautaires continuent à contacter la GCCA pour demander des programmes de prévention. La GCCA a fourni un soutien limité en prévention et a dû déplacer des fonds qui étaient prévus pour d'autres priorités afin de répondre aux demandes des écoles et des groupes communautaires. Je donne la parole à Darcy.

**M. Henn :** Continuons avec les défis de la région des Maritimes en matière de SAR. Il y a lieu de revoir le soutien aux services 911, surtout pour les incidents maritimes. Les appels au 911 pour des incidents maritimes sont redirigés vers les services d'incendie, de police municipale, ou encore vers la GRC, alors qu'ils devraient plutôt être redirigés vers le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage. Ceci retarde la répartition du sauvetage aux membres de la Garde côtière ou de la GCCA et met des vies en danger. Dans le passé, le JRCC a déjà rencontré les services 911. Cependant, ce défi demeure.

Le JRCC peut vous fournir les détails de plusieurs cas précis où des retards sont survenus au moment où un individu a appelé au 911 et que son appel n'a pas été transmis au JRCC. Il y a quelques incidents où les retards étaient de 16 minutes, et même jusqu'à 2 heures, plus récemment.

Nos budgets n'ont pas augmenté depuis plus de cinq ans. Les coûts du soutien à la formation des membres ont augmenté, ce qui veut dire que le nombre de membres qui peuvent assister aux formations a diminué. L'impact sur le soutien à la formation en mer en SAR a été négatif. L'augmentation du financement et le

transfer of government boat assets to the auxiliary would significantly support on water training of members. Inflation increasing demands will continue to strain the resources.

The pictures you see in the handout on page 7 are all Crown asset vessels that auctioned off. They were all taken out of service and actually sold anywhere between \$12,000 and \$24,000. I understand that money goes back into those specific budgets for those departments, but when we look at how we try to strengthen the auxiliary and continue with the training to make sure their skill set is where it needs to be funding certainly is key. Having those assets transfer to the auxiliary would certainly help as well.

There are opportunities for the maritime region. Auxiliary members can be utilized to support marine environmental responses. They have local knowledge and a marine skill set makes them a valuable partner in responding to marine environment situations. Currently they are not utilized for this particular response but funding to support ongoing training of this opportunity would be required.

Another opportunity for the auxiliary would be SAR agency joint training. The Coast Guard Auxiliary, Civil Air Search and Rescue and Ground Search and Rescue are all volunteer agencies. Joint agency training with volunteer agencies as well as local, provincial and federal SAR partners would strengthen the maritime SAR system and deliver a cost effective way to increase capacity and response. However funding to support ongoing training of this opportunity would be required.

Once or twice a year we have the opportunity to train with federal and local agencies. However each agency runs their own particular SAR agency in a particular way and knowing how we can work together would certainly help.

In conclusion, auxiliary members are ready and able to assist year round when called for SAR emergencies. The scope of the auxiliary member can be expanded. Increased funding and the transfer of government assets to support on water SAR training is required and the local knowledge and mariner skill set of the Maritimes Canadian Coast Guard Auxiliary member is key and an invaluable resource for the maritime SAR system.

Thank you for the opportunity to appear before the committee today. We would be happy to answer any questions, Mr. Chairman.

**The Chair:** It just gives us an eye-opener of the important role that the auxiliary plays. Certainly we are astounded by some of the numbers in here.

I am going to leave it to my colleagues to ask me questions and as usual I am going to start with the deputy chair of our committee, Senator Hubley.

transfert gratuit des navires du gouvernement à la GCCA aideraient grandement la formation en mer des membres. L'augmentation des demandes continuera de drainer les ressources.

Toutes les images que vous voyez à la page 7 du document qui vous a été remis sont celles de bateaux appartenant à la Couronne et qui ont été vendus à l'encan. Ils ont tous été mis hors service et vendus entre 12 000 \$ et 24 000 \$. Je comprends que l'argent est retourné dans les budgets de ces ministères. Mais quand nous voyons à quel point nous essayons de renforcer la GCCA et de continuer à former les membres pour nous assurer qu'ils aient les compétences nécessaires, le financement est essentiel. Le transfert de ces actifs à la GCCA aiderait grandement.

Il y a des possibilités pour la région des Maritimes. Les membres de la GCCA peuvent être utilisés pour prêter main-forte aux opérations en milieu marin. Leur connaissance de la région et leurs compétences marines en font des partenaires précieux lors des opérations en milieu marin. En ce moment, ils ne sont pas utilisés pour ce genre d'opération, mais le financement de la formation continue serait requis pour qu'ils puissent le faire.

Une autre possibilité pour la GCCA serait la formation conjointe en SAR. La Garde côtière auxiliaire, l'Association civile de recherche et sauvetage aérien et l'équipe de SAR au sol sont tous des organismes bénévoles. La formation conjointe avec des organismes bénévoles, ainsi qu'avec des partenaires locaux, provinciaux et fédéraux de SAR, renforcerait le système de SAR en mer et fournirait une façon abordable d'augmenter la capacité et la réponse. Cependant, le financement de la formation continue en vue de cette possibilité serait requis.

Une ou deux fois par année, nous avons la chance de nous entraîner avec des organismes locaux et fédéraux. Par contre, chaque organisme est géré de manière différente et il serait utile de savoir comment nous pouvons travailler ensemble.

En conclusion, les membres de la GCCA sont prêts et aptes à répondre aux urgences en SAR, et ce, tout au long de l'année. Le champ de compétence des membres de la GCCA peut être étendu. Une augmentation du financement et le transfert des actifs gouvernementaux pour appuyer la formation en SAR en mer sont nécessaires. Les connaissances locales et les compétences maritimes des membres de la GCCA — Maritimes sont essentielles; ce sont des ressources indispensables pour le système de SAR des Maritimes.

Merci de m'avoir donné la chance de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous serions heureux de répondre à toutes vos questions, monsieur le président.

**Le président :** Voilà qui nous ouvre les yeux quant à l'importance du rôle joué par la GCCA. Nous sommes renversés par certains des chiffres que vous avez mentionnés.

Je vais laisser mes collègues poser des questions et, comme d'habitude, je vais commencer par le vice-président du comité, la sénatrice Hubley.

**Senator Hubley:** Thank you for being with us today. I have to comment at the top by saying that all of the organizations we have met with to date feel the auxiliary plays an important and essential role. To that end the opportunities you have listed in your conclusions are well founded. You have stated what your needs are very clearly. I think they call them ships of opportunity when they don't want to call them auxiliary.

For the local fishermen from New Brunswick or Nova Scotia they are there but as you said it takes their time and requires their assets. What is the reimbursement? How are they reimbursed for the expenditure that they would make in responding to an incident?

**Mr. Henn:** Just to clarify, vessels of opportunity are private members. They are not part of the auxiliary. When they are asked to support an emergency they are not reimbursed by the auxiliary nor any other agency. They are just private individuals.

When Coast Guard Auxiliary members are tasked to support a SAR emergency they are reimbursed based on their horsepower and size of their vessel. That is essentially to help recoup the costs of running the vessel. The money actually goes to the vessel owner.

If an auxiliary vessel is tasked you have a captain and you could have three or four crew members. Those crew members are volunteering. They are not paid. No auxiliary member is paid to do this. The money is simply set out by the Government of Canada to reimburse our members for fuel.

**Senator Hubley:** That was news. I didn't quite understand that the workers were volunteering at that time. I thought there was a reimbursement for them all.

**Mr. Henn:** No. The crews on the fishing vessels actually have the option of saying, "Yes, I will help" or, "No, I will not help." In that case they would not participate. That is very important because if they decide to help and they are not an auxiliary member they are still classified as a person of opportunity. We have that category to ensure they are covered under our insurance. Insurance liability is very important in this business.

**Senator Hubley:** Yes, I am sure it would be.

**Senator Stewart Olsen:** To reiterate, without the auxiliary I don't think we would have such really good stats in our search and rescue. Thank you very much for all your efforts. I would like to hear from you as honestly as you can the status of our search and rescue efforts in Canada.

**Mr. Henn:** I will speak just to the maritime region because that is my experience with the search and rescue system. We work with our Coast Guard partners. That relationship is extremely

**La sénatrice Hubley :** Merci d'être ici aujourd'hui. Je dois commencer en disant que toutes les organisations que nous avons rencontrées jusqu'à maintenant croient que la GCCA joue un rôle important et essentiel. Ce qui confirme le bien-fondé des possibilités que vous avez énumérées dans votre présentation. Vous avez clairement énoncé vos besoins. Quand ils ne veulent pas les appeler des membres auxiliaires, je crois qu'ils les appellent des navires occasionnels.

Ils sont là pour les pêcheurs locaux du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Écosse, mais, comme vous l'avez dit, ils doivent investir du temps et des ressources. Quel est le remboursement? Comment les rembourse-t-on pour les dépenses qu'ils engageront en répondant à un incident?

**M. Henn :** J'aimerais préciser que les navires occasionnels sont des membres privés. Ils ne font pas partie de la Garde côtière auxiliaire (GCCA). Quand on leur demande de venir en renfort lors d'une urgence, ils ne sont pas remboursés par la GCCA ni par aucune autre organisation. Ce ne sont que des particuliers.

Lorsque l'on demande aux membres de la GCCA de venir en renfort lors d'une urgence SAR, le remboursement est établi selon la puissance et la taille de leur navire. Essentiellement, nous remboursons les coûts d'exploitation du navire. L'argent va directement au propriétaire du navire.

Si un navire de la GCCA est envoyé en mission, vous avez un capitaine et vous pourriez avoir trois ou quatre membres de l'équipage. Ces membres d'équipage sont bénévoles. Ils ne sont pas rémunérés. Aucun membre de la GCCA n'est payé pour le faire. L'argent est tout simplement octroyé par le Gouvernement du Canada pour rembourser les dépenses en carburant des membres.

**La sénatrice Hubley :** Je ne le savais pas. Je n'avais pas tout à fait compris que les employés étaient des bénévoles. Je croyais que tout le monde était rémunéré.

**M. Henn :** Non. En fait, les équipages des bateaux de pêche ont le choix de dire : « Oui, je vais aider », ou « Non, je n'aiderai pas. » Dans ce cas, ils ne participeraient pas. C'est très important, car s'ils décident d'aider et qu'ils ne sont pas membres de la GCCA, ils seront encore catégorisés comme collaborateurs corvéables à merci. Cette catégorie existe pour nous assurer qu'ils sont couverts par notre assurance. L'assurance est très importante dans ce domaine.

**La sénatrice Hubley :** Oui, je suis convaincu que ce l'est.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Pour récapituler, je ne crois pas que nos statistiques de recherche et sauvetage seraient si bonnes sans la GCCA. Merci beaucoup pour tous vos efforts. J'aimerais que vous m'expliquiez, le plus honnêtement possible, quel est l'état de nos efforts en recherche et sauvetage au Canada.

**M. Henn :** Je vais parler uniquement de la région des Maritimes, puisque c'est l'endroit où j'ai travaillé en recherche et sauvetage. Nous travaillons avec nos partenaires de la Garde

strong. We receive great support from them. They help us with our training and support us in our training. That relationship is certainly key for the auxiliary.

When a call comes into the joint rescue centre they work with their primary assets and with auxiliary members classified as secondary assets to support whatever is the emergency. That seems to work extremely well and a lot of it is based on the fact that we have a very good working relationship.

**Senator Stewart Olsen:** When you talk about your training is that paid for? Do you actually go into centres and be trained or how does that work?

**Mr. Henn:** We have our own training budget and with those moneys we will set up training based on the available resources. When our members go to a training exercise they are not reimbursed. It is all volunteer time. We keep track of their hours. If we use a member's vessel to practise towing or to practise any type of SAR emergency, that vessel owner is reimbursed just for their fuel.

**Senator Stewart Olsen:** This presentation is very good as to what is needed and I don't need to reiterate that. I honestly say just for the record that if we didn't have the auxiliary we would be severely stressed to provide search and rescue.

**Senator Poirier:** Your volunteer members, if I understand most of them are they local fishermen. They are the local members. How do they become local members? Do they just say, "I want to join your auxiliary?" Is there a screening process? How do they become a member of your association?

**Mr. Henn:** If individuals identify that they would like to join the auxiliary we have zone directors. First of all we have a look to see if it is a shortfall area. We have to manage the number of members we have in a zone based on the map because we only have so many funds from a training perspective. If there is a shortfall area where we need an auxiliary member then we would say to that member, "Yes, you can join." However prior to being tasked and going out on a SAR emergency they have to participate in some basic training programs to get them familiar with search and rescue techniques, procedures and how to work with our search and rescue partners.

**Senator Poirier:** A bit like our local firemen and volunteer firemen.

**Mr. Henn:** Absolutely.

**Senator Poirier:** Once a member is called upon to help out in a search and rescue activity we know that they have had the training and that they are doing this as a volunteer. Is there some type of protection for them if something should happen to either their vessel or themselves or an injury or something while they are

côtière et notre relation est très forte. Ils nous offrent un excellent soutien, en plus de nous aider et de nous soutenir dans notre formation. Cette relation est essentielle pour la GCCA.

Lorsqu'un appel d'urgence entre au centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, la Garde côtière travaille avec ses principales ressources, et avec les membres de la GCCA classés comme ressources secondaires, pour venir en renfort, peu importe la nature de l'urgence. Ceci semble fonctionner à merveille, surtout grâce à notre excellente relation de travail.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Êtes-vous rémunérés durant votre formation? Vous rendez-vous dans des centres pour suivre votre formation? Comment fonctionnez-vous?

**M. Henn :** Nous avons notre propre budget de formation. Avec cet argent, nous allons concevoir des formations en nous basant sur les ressources disponibles. Quand nos membres font un exercice de formation, ils ne sont pas rémunérés. C'est du bénévolat. Nous comptabilisons leurs heures. Si nous utilisons le navire d'un membre pour un exercice de remorquage ou pour tout genre d'urgence de recherche et sauvetage, le propriétaire de ce navire est seulement remboursé pour le carburant.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Votre présentation démontre clairement ce qui est nécessaire. Je n'ai pas besoin de le répéter. Je peux dire honnêtement que si nous ne pouvions pas compter sur la GCCA, nous aurions beaucoup de difficulté à suffire à la demande en recherche et sauvetage.

**La sénatrice Poirier :** Si je comprends bien, la plupart de vos membres bénévoles sont des pêcheurs de la région. Ce sont des membres locaux. Comment deviennent-ils membres de la GCCA? S'agit-il simplement de dire : « Je veux me joindre à la GCCA »? Est-ce qu'il y a un processus de sélection? Comment font-ils pour devenir membres de votre association?

**M. Henn :** Pour les particuliers qui aimeraient se joindre à la GCCA, nous avons des directeurs de zone. Tout d'abord, nous déterminons s'il s'agit d'un endroit où nous avons un besoin. Nous devons gérer le nombre de membres que nous avons dans une zone géographique, puisque nous avons des fonds limités pour la formation. S'il y a un endroit où nous aurions besoin d'un membre de la GCCA, alors nous lui dirons qu'il peut se joindre à nous. Par contre, avant d'être envoyé en mission de SAR, un nouveau membre doit suivre une formation de base afin de se familiariser avec les procédures et avec les techniques de SAR, en plus d'apprendre à travailler avec nos partenaires en SAR.

**La sénatrice Poirier :** Un peu comme nos pompiers locaux et nos pompiers volontaires.

**M. Henn :** Tout à fait.

**La sénatrice Poirier :** Une fois que l'on fait appel à un de nos membres pour nous aider lors d'une manœuvre de SAR, nous savons qu'il a été formé et qu'il agit de manière bénévole. Est-il protégé d'une façon ou d'une autre si jamais quelque chose devait lui arriver, ou à son navire, une blessure ou quelque chose

doing this volunteer work? Are they protected? Is it their own insurance that would protect them or do you give an extra protection to these people?

**Mr. Henn:** There is an extra protection. The auxiliary nationally has an insurance policy itself. Across the five regions the cost of the insurance policy is split five ways. My budget is \$914,600. Right off the top I lose \$168,000 for insurance. That leaves \$700,000 and change for training and search and rescue operations. The dollars quickly do get used up. Yes, there is a policy for that.

**Senator Poirier:** And your funding comes from where?

**Mr. Henn:** Our funding comes from DFO, Department of Fisheries, through the Coast Guard.

**Senator Poirier:** I am just thinking of a fisherman or somebody that is in distress along our local area where we all live. Would you be like the first responder? Are you the ones that can get there the fastest? I know the Coast Guard, if it is peak time of the day, has 30 minutes to respond. Are you a first responder that would even be there quicker than that?

**Mr. Henn:** If JRCC contacts our members, yes. We cannot respond to an emergency unless we are tasked through JRCC. We need to receive a tasking number for us to be covered under our insurance and our reimbursements.

**Senator Poirier:** Would they contact you in something like that?

**Mr. Henn:** Yes. JRCC would have a look to see what assets are available. They always use their primary assets first but if there is not a primary asset from the Coast Guard available they would contact an auxiliary member.

**Senator Poirier:** My last question concerns 911. What seems to be the big problem that they can't understand how a marine activity would be better answered?

**Mr. Henn:** The coordinators from the joint rescue centre and certainly Harvey Vardy from the Coast Guard can go deeper into my understanding. Part of the challenge is the high turnover of the 911 teams. JRCC will go in to make a presentation and help educate them. My understanding is that there is a high turnover so it has to be done again.

Another aspect would be that 911 seems to work well in some areas of the Maritimes, whereas in other areas there is a greater challenge. In Nova Scotia and New Brunswick the 911 system seems to be better. They seem to direct the calls for marine emergencies to JRCC. In northern New Brunswick and parts of Quebec where some of our members are still tasked from there

du genre, alors qu'il effectue un travail bénévole? Est-il protégé? Est-ce que c'est son assurance qui le protège ou bien est-ce que vous lui fournissez une protection supplémentaire?

**M. Henn :** Il y a une protection supplémentaire. La GCCA a une police d'assurance nationale, dont le coût est partagé équitablement entre les cinq régions. Mon budget est de 914 600 \$. Dès le départ, je perds 168 000 \$ pour l'assurance. Ce qui nous laisse un peu plus de 700 000 \$ pour la formation et les opérations de SAR. L'argent disparaît rapidement. Oui, il y a une police pour cela.

**La sénatrice Poirier :** D'où provient votre financement?

**M. Henn :** Notre financement provient du ministère des Pêches et Océans, via la Garde côtière.

**La sénatrice Poirier :** Je pense à un pêcheur ou à quelqu'un qui est en détresse en mer, dans notre région. Seriez-vous le premier répondant? Êtes-vous ceux qui peuvent se rendre le plus rapidement? Je sais que la Garde côtière a 30 minutes pour répondre en période de pointe. Êtes-vous un premier répondant qui pourrait se rendre sur les lieux encore plus rapidement?

**M. Henn :** Si le JRCC contacte nos membres, oui. Nous ne pouvons pas répondre à une urgence si nous ne sommes pas assignés par le JRCC. Nous devons recevoir un numéro de mission si nous voulons être couverts par notre assurance et nous faire rembourser.

**La sénatrice Poirier :** Vous contacteraient-ils dans ce genre de situation?

**M. Henn :** Oui. Le JRCC vérifierait quelles ressources sont à sa disposition. Ils utilisent toujours leurs ressources principales en premier lieu, mais si aucune ressource principale de la Garde côtière n'est disponible, ils contactent alors un membre de la GCCA.

**La sénatrice Poirier :** Ma dernière question porte sur le service 911. À votre avis, quel est le problème majeur qui les empêche de comprendre ce qu'il faut faire pour mieux répondre à une urgence maritime?

**M. Henn :** Les coordonnateurs du centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, et surtout Harvey Vardy, de la Garde côtière, seraient certainement mieux placés pour vous l'expliquer plus en profondeur. Le fort taux de roulement des équipes du service 911 est en partie responsable du problème. Le JRCC ira leur faire une présentation et leur venir en aide pour la formation. Selon ce que je comprends, il y a beaucoup de roulement, alors il faut tout recommencer.

Un autre problème semble être que le service 911 fonctionne bien dans certaines régions des Maritimes, tandis que dans d'autres régions, c'est beaucoup plus compliqué. En Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, le service 911 semble être meilleur. Ils semblent rediriger les appels d'urgence marine au JRCC. Dans le nord du Nouveau-Brunswick et dans certaines

seems to be a bigger challenge. That is where the case examples JRCC have would certainly be seen where there are delays from 15 minutes up to in some case two hours.

**Senator Poirier:** Thank you and thank you for the great work that you all do.

**Senator Munson:** Just to follow up on that, thank you for what you do. You say in your report when they should be forwarded to JRCC. Is there a specific number? Has there been any campaign or publicity of when they should be forwarded that way?

I know you probably don't have an answer for this because it is very difficult to do, but have these delays from 15 minutes to two hours have they resulted in unnecessary deaths or injury? Can you give us an example where 15 minutes may have saved somebody's life?

**Mr. Henn:** With respect to the process 911 follows on whether or not the call should go to JRCC or to another local agency, I am not familiar with that process.

In terms of commenting on have the delays caused any loss of life. Specifically I can't comment on that either. JRCC does have all of the case records and will have those examples if you would like them.

**Senator Munson:** JRCC has met with the 911 agency. However the challenge still exists. This may be a naive question. Publicity-wise is there a number out there to call in a marine disaster or something along that line? Is it out there like 511 or something else to get immediate response?

**Mr. Henn:** There is a number that goes directly to JRCC. It is a 1-800 number but there has not been a campaign like there has been for 911 or 411.

As basic as it sounds, through the auxiliary members we have little stickers that say, "For marine rescue call 1-800." We have given these out to a number of our members to pass out to local marinas. Even now we are going to the fishery schools to hand it out. We are just trying to get the word out because that is the number to call for marine emergencies. An education campaign is required.

**Senator Munson:** It is interesting that you say that. I originally come from northern New Brunswick. Do the people in the Bathurst Marina and other marinas know? They go out on pleasure craft or to do some mackerel fishing or just and doing their things. Do they automatically know when they are out there who to call?

**Mr. Henn:** I don't believe they do.

régions du Québec, où certains de nos membres se trouvent lorsqu'ils reçoivent leurs missions, cela semble être plus problématique. C'est là que nous verrions, dans les exemples fournis par le JRCC, les cas où il y a eu des retards allant de 15 minutes à deux heures, dans certains cas.

**La sénatrice Poirier :** Merci et merci pour l'excellent travail que vous faites.

**Le sénateur Munson :** Oui, merci pour ce que vous faites. Dans votre rapport, vous mentionnez à quel moment les appels devraient être redirigés au JRCC. Est-ce qu'il y a un nombre précis? Est-ce qu'il y a eu des campagnes ou de la publicité pour les informer du moment où ils devaient rediriger les appels?

Je sais que vous n'avez probablement pas de réponse à ma question, car c'est très difficile à faire, mais est-ce que ces retards ont mené à des blessures ou à des décès évitables? Pouvez-vous nous donner un exemple où 15 minutes auraient pu sauver une vie?

**M. Henn :** Je ne connais pas suffisamment le processus suivi par le service 911 pour déterminer si l'appel devrait être redirigé au JRCC ou à une autre organisation locale.

En ce qui a trait aux décès causés par les retards, je ne peux faire de commentaire précis là non plus. Le JRCC détient tous les dossiers et pourra vous les présenter, si vous le désirez.

**Le sénateur Munson :** Le JRCC a rencontré les gens du service 911. Par contre, le problème subsiste toujours. Cette question peut paraître naïve. Est-ce que le numéro à composer pour signaler une urgence maritime ou quelque chose du genre a été publicisé? Est-il connu, comme l'est le 511, ou un autre, où l'on peut obtenir une réponse immédiate?

**M. Henn :** Il y a un numéro qui va directement au JRCC. C'est un numéro 1-800, mais il n'y a pas eu de campagne publicitaire comme celles pour le 911 ou le 411.

Aussi simple que cela puisse paraître, les membres de la GCCA ont des petits autocollants disant : « Pour une urgence marine, composez le 1-800 ». Nous avons distribué ces autocollants à certains de nos membres, afin qu'ils les distribuent dans leurs marinas locales. Encore aujourd'hui, nous nous rendons dans les écoles de pêche pour les distribuer. Nous essayons simplement de passer le mot, car c'est le numéro à composer en cas d'urgence marine. Il faut éduquer les gens.

**Le sénateur Munson :** C'est intéressant que vous disiez cela. Je suis originaire du nord du Nouveau-Brunswick. Est-ce que les gens à la marina de Bathurst et les autres marinas sont au courant? Ils font une balade dans leur embarcation de plaisance ou ils vont à la pêche au maquereau ou ils font ce qu'ils ont à faire. Quand ils sont au large, est-ce qu'ils savent automatiquement quel numéro composer?

**M. Henn :** Je ne crois pas qu'ils le savent, non.

**Senator Munson:** It is important for us to emphasize in our committee to have that connection with local marinas and that sort of thing. I have another question on reduced training support. Fiscal budgets have not been increased for over five years. Whose fiscal budgets?

**Mr. Henn:** That would be the budget that the auxiliary receives through the Department of Fisheries and Oceans.

**Senator Munson:** What do you receive?

**Mr. Henn:** I receive \$914,600.

**Senator Munson:** From DFO. Is that is for all of Atlantic Canada or the Maritimes?

**Mr. Henn:** That is for the four Maritime provinces.

**Senator Munson:** That is not very much.

**Mr. Henn:** That is for the whole year.

**Senator Munson:** That is not much.

**Mr. Henn:** No, and my insurance is \$168,000. That leaves me with \$746,000 to support training. Whenever operations take place to reimburse members, it has to come out. We are very close when it comes to money.

**Senator Munson:** When you are doing the training people are cut off in these training programs because you can't do the proper training? Is that the issue?

**Mr. Henn:** Yes. What happens is we have to limit the number of members we can train at any given time because of our budget constraints.

I apologize for the zone map being so small but if you look at the 16 zones and the length of shoreline we have to cover, a number of members are along those shorelines. We try to pick strategic locations to get as many members as possible to attend. It is a challenge. If we want members to practise with their own vessels, whether it be doing search patterns on the water or towing other vessels, if it takes them an hour and a half to two hours to steam to where we are going to conduct the exercise I have already spent two hours' worth of reimbursement for fuel just to get it on site and it will take another two hours for that vessel to get home. We have to limit the vessels we use and the locations to try to bring as many people together to maximize our dollars.

**Senator Munson:** With that in mind, in your report water SAR training support specifically has been negatively impacted. I don't have the numbers in front of me of all the boats that are out there. Whether it is pleasure or small fishing craft, in terms of that negativity how many operators of these boats have never been trained or have never seen anything in terms of search and rescue or helping out somebody else who might be in trouble and that sort of thing?

**Le sénateur Munson :** Dans notre comité, nous devons absolument mettre l'emphase sur cette connexion avec les marinas et ce genre de chose. J'ai une autre question sur la réduction du soutien à la formation. Vous dites que les budgets n'ont pas augmenté depuis plus de cinq ans. Les budgets de qui?

**M. Henn :** Il s'agit du budget octroyé à la GCCA par le ministère des Pêches et des Océans.

**Le sénateur Munson :** Combien recevez-vous?

**M. Henn :** Nous recevons 914 600 \$.

**Le sénateur Munson :** Du MPO. Est-ce que c'est pour tout le Canada atlantique ou pour les Maritimes?

**M. Henn :** Pour les quatre provinces des Maritimes.

**Le sénateur Munson :** C'est bien peu.

**M. Henn :** C'est pour l'année complète.

**Le sénateur Munson :** C'est bien peu.

**M. Henn :** En effet. Et le coût de ma prime d'assurance est de 168 000 \$. Ce qui me laisse 746 000 \$ pour la formation. Quand des opérations ont lieu et que nous devons rembourser les membres, l'argent doit sortir. Nous avons un budget très serré.

**Le sénateur Munson :** Quand vous faites de la formation, vous n'êtes pas en mesure d'offrir une bonne formation à tout le monde? Est-ce là le problème?

**M. Henn :** Oui. Nous devons limiter le nombre de membres que nous formons à la fois à cause de nos contraintes budgétaires.

Je m'excuse si la carte des zones est si petite, mais si vous regardez les 16 zones et la longueur du littoral que nous devons couvrir, plusieurs des membres se trouvent le long des côtes. Nous essayons de choisir des emplacements stratégiques afin que le plus de membres possible puissent y assister. Ce n'est pas facile. Si nous voulons que les membres s'entraînent avec leur propre navire, que ce soit pour faire des circuits de recherche en mer ou pour remorquer d'autres navires, s'ils sont à une heure et demie ou deux heures de l'endroit où a lieu l'exercice, je dois déjà rembourser deux heures de carburant, juste pour qu'ils se rendent sur place. Ensuite, il faudra encore deux heures pour qu'ils rentrent à la maison. Nous devons restreindre le nombre de navires que nous utilisons et les emplacements pour essayer de regrouper le plus de gens possible et maximiser notre investissement.

**Le sénateur Munson :** Sachant cela, dans votre rapport, vous mentionnez spécifiquement que la formation en recherche et sauvetage marin a été affectée négativement. Je n'ai pas les chiffres devant moi de tous les bateaux qui existent. Que ce soit des navires de plaisance ou de pêche, en matière d'impact négatif, combien d'exploitants de bateaux n'ont jamais reçu de formation ou n'ont jamais rien vu sur la recherche et le sauvetage ou l'aide à quelqu'un qui pourrait être en danger et ce genre de chose?

**Mr. Henn:** All our members have received training and all of them have received search and rescue specific training with respect to what the auxiliary is allowed to do under search and rescue. When it comes to utilizing their own vessels all the members have at least used their vessels once or twice over the course of whether it be two or three years.

As we all know, when it comes to search and rescue, training techniques, first aid, and conducting search patterns on the water, you start to lose some of those finer details. That is why training is always key. We train every year. We try to get as many members as possible but it is very restrictive based on our financing.

**Senator Poirier:** Since you are partnering with the Canadian Coast Guard could some of that training be offered through the Coast Guard College?

**Mr. Henn:** No, the reason being this is specifically practising on water and the classroom aspect we conduct. We can do that. There probably is some tabletop training we could do through the college. However when we conduct tabletop training we like to take it out to the members in their zones to reduce the cost of travel and reimbursements associated with that. The classroom type training we conduct ourselves in the zones.

**Senator Enverga:** You mentioned that you support 30 per cent of the maritime region. Out of the 30 per cent could you think of any incident where you think you must have done better than what the Coast Guard did?

**Mr. Henn:** Out of those incidents, no. I wouldn't say it is a matter of we have done better than the Coast Guard. It is more a matter of after an incident could we have done something better collaboratively?

When a SAR tasking comes in the Coast Guard generally would be tasked if they have a primary asset. If they are not and our vessel gets there first because they are the only asset available then they do based on their training exactly what they are supposed to do. We will ask JRCC afterward if there is any feedback because everything is recorded from the minute you are tasked to the minute the tasking is completed. We would ask for feedback from their perspective on if there is anything we could have done better, but in terms of the auxiliary members doing better than the Coast Guard, no, there is no competition. We work hand in hand. It is a collaborative approach.

They help us significantly in our training. When possible they provide training. This summer we had the opportunity to have them put on two training exercises for us in P.E.I. Then unfortunately due to operational requirements they weren't available for the rest of the summer. We certainly put training together for our members and that is how we were able to try to maintain the standard of search and rescue training.

**M. Henn :** Tous nos membres ont reçu une formation et ils ont tous reçu une formation particulière sur la recherche et le sauvetage en ce qui a trait à ce que la GCCA a le droit de faire dans ces circonstances. En ce qui a trait à l'utilisation de leur propre navire, tous les membres l'ont fait au moins une fois ou deux sur une période de deux ou trois ans.

Comme nous le savons tous, en matière de recherche et sauvetage, de techniques de formation, de premiers soins et de faire des circuits de recherche en mer, vous commencez à oublier les petits détails si vous ne vous entraînez pas. Voilà pourquoi la formation est si importante. Nous faisons de la formation chaque année. Nous essayons de former autant de membres que possible, mais c'est très difficile, à cause de notre financement.

**La sénatrice Poirier :** Puisque vous êtes associés à la Garde côtière canadienne, est-ce que le Collège de la Garde côtière pourrait offrir une partie de cette formation?

**M. Henn :** Non, car il s'agit précisément des exercices en mer et de l'aspect en salle de classe que nous gérons. Nous pouvons le faire. Le collège pourrait probablement offrir des exercices de table. Cependant, quand nous faisons des exercices de table, nous aimons nous rendre dans la région des membres pour réduire les frais de déplacement et les remboursements qui y sont liés. Nous faisons nous-mêmes la formation en salle de classe dans les régions.

**Le sénateur Enverga :** Vous avez mentionné que vous desservez 30 p. 100 de la région des Maritimes. Pouvez-vous nous raconter un incident où vous croyez avoir fait mieux que la Garde côtière?

**M. Henn :** De ces incidents, non. Je ne dirais pas que c'est une question de faire mieux que la Garde côtière. C'est plutôt une question de savoir si nous aurions pu mieux collaborer.

Habituellement, quand une mission de recherche et sauvetage entre, la Garde côtière est mandatée si elle a accès à une ressource primaire. Si elle n'est pas mandatée et que notre navire arrive sur les lieux en premier parce que c'est la seule ressource disponible, alors ils font exactement ce qu'ils ont appris lors de leur formation. Par la suite, nous demanderons au JRCC s'ils ont des commentaires à nous faire, car tout est enregistré jusqu'à la toute fin de la mission. Nous aimerions savoir si, selon eux, il y avait des choses que nous aurions pu faire mieux. Mais en ce qui a trait aux membres de la GCCA qui pourraient faire mieux que la Garde côtière, alors non, il n'y a aucune compétition. Nous travaillons main dans la main. C'est une approche collaborative.

Ils nous aident beaucoup dans notre formation. Quand c'est possible, ils donnent la formation. L'été dernier, ils ont mené deux exercices pour nous à l'Île-du-Prince-Édouard. Malheureusement, à cause d'exigences opérationnelles, ils n'étaient pas disponibles pour le reste de l'été. Nous préparons des formations pour nos membres ensemble. C'est ce qui nous permet de maintenir nos standards de formation en recherche et sauvetage.

**Senator Enverga:** On page 7 you said the gratuitous transfer of government boat assets to the auxiliary would significantly support on water training of members. Can you tell me why they don't want to give it to you? Can you tell me any other reason other than a small sum of money maybe?

**Mr. Henn:** Why they don't want to give it to us?

**Senator Enverga:** That's right.

**Mr. Henn:** I truly believe part of it is just the path to make it happen. Auxiliaries have received the transfer of assets from other departments in the past, but I understand that part of it is money because whatever it sells for goes back into that department's money. I respect that.

Another part is perhaps the process to make it happen. I have looked at the small amount of money that goes back into a government department. Whether it be \$12,000 or even up to \$25,000, all of you can go on the Crown assets website to see what these vessels sell for. Having that vessel go to an auxiliary across Canada, it doesn't matter what auxiliary, the return on investment the government would get is huge.

The value of using vessels for on water training is significant. These vessels would act as the command centre just like a JRCC in Halifax. We could task our own vessels with training scenarios, doing search patterns and looking for mannequins in the water. We can actually see how they are performing and then debrief to certainly critique and make it better.

There is huge value in this right across Canada. That is my understanding of why it is not happening. I am sure there is a lot behind the scenes that I am not aware of, but if that process could be streamlined and made easier then auxiliaries would benefit and the SAR system nationally would benefit.

**Senator Enverga:** Do they invite you when there is a big meeting? Do they invite you? Do they give you priority to bid first on something like that?

**Mr. Henn:** Once it hits the auction website anybody can buy it. As a non-profit organization we cannot use our funds to buy vessels. I can't even go out and bid on a vessel. That in itself is a challenge.

**Senator Enverga:** How many times does this happen every year?

**Mr. Henn:** It is ongoing, sir.

**Senator McInnis:** Did you ask specifically for the assets?

**Le sénateur Enverga :** À la page 7, vous avez mentionné que le transfert gratuit de biens gouvernementaux à la GCCA permettrait d'améliorer grandement la formation en mer des membres. Êtes-vous en mesure de me dire pourquoi ils ne veulent pas le faire? Voyez-vous une autre raison que la faible somme d'argent, peut-être?

**M. Henn :** Pourquoi ils ne veulent pas nous les donner?

**Le sénateur Enverga :** C'est cela.

**M. Henn :** Sincèrement, je crois que cette décision s'explique en partie par la complexité de la chose. Dans le passé, des membres de la GCCA ont déjà bénéficié du transfert de biens d'autres ministères. Mais je comprends que l'argent y joue un rôle, puisque peu importe le montant de la vente, cette somme revient dans les coffres du ministère. Je n'y vois pas de problème.

Une autre explication est peut-être le processus nécessaire pour y arriver. J'ai vu que le montant qui revient au ministère est faible. Que ce soit 12 000 \$, ou même 25 000 \$, vous pouvez tous aller sur le site web des biens de la Couronne et voir les montants des ventes de navires. Si ce navire allait à un membre de la GCCA, peu importe lequel, le retour sur l'investissement du gouvernement serait significatif.

La valeur que nous apporte l'utilisation de navires pour la formation en mer est importante. Ces navires seraient utilisés comme centre de commandement, comme le JRCC à Halifax. Nous pourrions utiliser nos propres navires pour les formations, pour faire des circuits de recherche et pour chercher des mannequins dans l'eau. Nous pourrions étudier leur performance, puis faire un compte rendu pour critiquer et nous améliorer.

Ceci peut rapporter beaucoup à travers le Canada. Voilà comment je m'explique que ceci ne soit pas fait. Je suis convaincu qu'il se trame bien des choses que je ne sais pas en arrière-scène, mais si ce processus pouvait être simplifié, alors la GCCA et le système de SAR canadien en entier pourraient en profiter.

**Le sénateur Enverga :** Est-ce qu'ils vous invitent quand ils tiennent leurs grosses rencontres? Est-ce qu'ils vous invitent? Est-ce qu'ils vous donnent la priorité de soumissionner avant tout le monde pour ce genre de chose?

**M. Henn :** Une fois que le navire est affiché sur le site web, n'importe qui peut l'acheter. Comme nous sommes un organisme à but non lucratif, nous ne pouvons pas utiliser notre propre argent pour acheter des navires. Je ne peux même pas miser sur un navire. C'est un défi en soit.

**Le sénateur Enverga :** Combien de fois par année cela survient-il?

**M. Henn :** La situation perdure, monsieur.

**Le sénateur McInnis :** Avez-vous fait une demande précise pour obtenir ces biens?

**Mr. Henn:** Yes. The maritime region asked for the gratuitous transfer of assets and we have received one. Actually this is the first one we have received, which was fantastic. It was great that we got it this February.

These vessels are on the website from the Atlantic region. There was approximately five to six that were sold when they could have been diverted to either the Maritimes auxiliary or the Newfoundland auxiliary if they wanted. I am not speaking on their behalf. Just having the option to have those offered to auxiliaries across Canada would be significant for the SAR system.

**Senator McInnis:** Your auxiliary uses their own assets. They use their own boats, correct?

**Mr. Henn:** Yes.

**Senator McInnis:** How would you deploy these? What would be the insurance problems? Would there be training necessary to handle these high-speed vessels?

**Mr. Henn:** Yes. From an insurance perspective our insurance policy covers these types of vessels. We are covered. From a training perspective the Coast Guard Auxiliary has a training program to train crews and captains for these vessels. It is Transport Canada certified. We have the training and we have the insurance.

How these would be used is when we send our own members out in their vessels. These vessels would be used as a command to help in the training or with the towing. These vessels would aid in whatever exercise or training opportunity we want to cover.

**Senator McInnis:** Do you raise funds yourself? I read where in Australia, New Zealand and the U.K. they raise funds from the private sector and corporate sector. I would think because of what you are doing people would probably be less hesitant to open their account. It is a tremendous thing that you are doing and the public out there would certainly sympathize. Do you raise money? Have you looked at the private sector?

**Mr. Henn:** The opportunity to raise money in the Maritimes is a challenge. The auxiliaries across Canada differ significantly. In the Pacific auxiliary they are all community owned vessels. In order for those community owned vessels to stay up and running they require a great deal of fundraising.

Here in the Maritimes and in Newfoundland we are all private vessels. These privately owned vessels vary anywhere from \$60,000 up to half a million dollars. That makes up our auxiliary. To go out and fundraise to start purchasing our own vessels is not a need at this point when I already have 460 vessels. From a vessel perspective we have lots. It is just having a couple assets that would be within the auxiliary to help facilitate the training.

**Senator McInnis:** These vessels are something that the Coast Guard, the RCMP or whatever would use.

**M. Henn :** Oui. La région des Maritimes a demandé le transfert gratuit des biens. Nous en avons obtenu un, en février dernier. En fait, c'est le premier que nous avons reçu, ce qui était fantastique.

Ces navires se retrouvent sur le site web de la région Atlantique. Il y en a environ cinq à six qui ont été vendus, alors qu'ils auraient pu être envoyés à la GCCA des Maritimes ou de Terre-Neuve-et-Labrador, s'ils l'avaient voulu. Je ne parle pas en leur nom. Le simple fait d'avoir l'option d'offrir ces navires aux membres de la GCCA serait bénéfique pour le système de SAR.

**Le sénateur McInnis :** La GCCA utilise ses propres biens. Vous utilisez vos propres bateaux, n'est-ce pas?

**M. Henn :** Oui.

**Le sénateur McInnis :** Comment utiliseriez-vous ces navires? Quels seraient les problèmes d'assurance? Devriez-vous faire de la formation sur ces navires à grande vitesse?

**M. Henn :** Oui. Pour ce qui est de l'assurance, notre police couvre ce genre de navire. Nous sommes couverts. Au niveau de la formation, la GCCA a déjà un programme de formation des équipages et des capitaines sur ces navires. Le programme est certifié par Transports Canada. Donc, nous avons la formation et l'assurance.

Au moment d'envoyer nos propres membres à bord de leurs navires, ces navires seraient utilisés comme centre de commandement pour aider à la formation ou au remorquage. Ils nous aideraient pour tout exercice ou toute formation que nous voulons réaliser.

**Le sénateur McInnis :** Récoltez-vous des fonds vous-même? J'ai lu qu'en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Royaume-Uni, ils récoltent des fonds dans les secteurs privés et corporatifs. Je serais porté à croire que les gens n'hésiteraient pas à vous aider, à cause de la nature du travail que vous faites. Vous faites un travail exceptionnel et je crois que le public serait fort sympathique à votre cause. Récoltez-vous des fonds? Avez-vous regardé du côté du secteur public?

**M. Henn :** Ce n'est pas simple de récolter des fonds dans les Maritimes. Les GCCA sont assez différentes l'un de l'autre. Dans la GCCA du Pacifique, tous les navires appartiennent à la collectivité. Il faut récolter beaucoup de fonds pour les entretenir et les utiliser.

Ici, dans les Maritimes et à Terre-Neuve-et-Labrador, tous les navires sont des propriétés privées dont la valeur varie de 60 000 \$ jusqu'à 500 000 \$. Voilà notre GCCA. En ce moment, ce n'est pas nécessaire de récolter des fonds pour acheter nos propres navires, puisque nous en avons déjà 460. Donc, nous avons suffisamment de navires. Nous voulons simplement avoir quelques biens appartenant à la GCCA, pour faciliter la formation.

**Le sénateur McInnis :** Ces navires peuvent être utilisés par la Garde côtière, la GRC ou d'autres.

**Mr. Henn:** These are Crown asset vessels. Yes, that is correct.

**Senator McInnis:** Auxiliary members use these types of vessels.

**Mr. Henn:** We would use these vessels to facilitate training with our own member vessels. If I have four fishing boats out on the water in order to help train them you need to have a command centre on the water.

**Senator McInnis:** Oh, I see.

**Mr. Henn:** That would be used as the command centre.

**Senator McInnis:** Just like search and rescue, as Senator Stewart Olsen alluded to.

**Mr. Henn:** That's right.

**Senator McInnis:** Of course the search and rescue raise money privately big time.

**Mr. Henn:** Yes.

**Senator McInnis:** We heard yesterday and talked about early today being proactive and educating the public and the students in schools and so on. Your funding was cut with respect to water safety prevention programs. Auxiliary had invested significantly in water safety prevention programs. Community groups and schools continue to contact the auxiliary. How much of it was cut and was it specifically that? Was that a budget line that was cut?

**Mr. Henn:** Specifically funding for prevention was cut from the auxiliary budget and the Coast Guard budget. That fell under Transport Canada. What you see on slide No. 5, that little Bobby the Boat was actually used for water prevention. All the auxiliaries across Canada purchased those. They are approximately \$5,000 to \$6,000 each. They are remote controlled. They are used in the schools and with community groups, whether it be with Brownies, Beavers or groups of that nature, to talk about the importance of water safety. There is an actual program designed around water safety.

When the funding was cut there was no money available for volunteer members to go to schools and community groups to conduct this training. We are allocating funds out of our operating budget to try to meet some of these minimal requirements.

**Senator McInnis:** Was it a percentage cut or did they say they were cutting that program?

**Mr. Henn:** That program was cut and there was no more funding dedicated to that.

**Senator McInnis:** Really?

**Mr. Henn:** Yes.

**Senator Enverga:** When was this?

**M. Henn :** Oui, c'est exact. Ils appartiennent à la Couronne.

**Le sénateur McInnis :** Les membres de la Garde côtière auxiliaire (GCCA) utilisent ce genre de navires.

**M. Henn :** Nous les utiliserions pour faciliter la formation avec les navires appartenant à nos membres. Si nous avons quatre bateaux de pêche en mer, il nous faut un centre de commandement en mer pour les aider.

**Le sénateur McInnis :** D'accord, je vois.

**M. Henn :** Ce navire pourrait être utilisé comme centre de commandement.

**Le sénateur McInnis :** Tout comme la recherche et sauvetage, comme l'a mentionné la sénatrice Stewart Olsen.

**M. Henn :** C'est exact.

**Le sénateur McInnis :** Évidemment, la SAR récolte beaucoup de fonds privés.

**M. Henn :** Oui.

**Le sénateur McInnis :** Hier, nous avons entendu qu'il serait bon d'être proactif et d'éduquer le public et les étudiants dans les écoles, et ainsi de suite. Nous en avons aussi parlé plus tôt ce matin. Votre financement pour les programmes de prévention en sécurité nautique a été réduit. La GCCA avait beaucoup investi dans ces programmes. Les groupes communautaires et les écoles continuent à contacter la GCCA. À quelle hauteur est-ce que le financement a été coupé? Est-ce que c'est un poste budgétaire qui a été supprimé?

**M. Henn :** Plus précisément, c'est le financement de la prévention qui a été retiré du budget de la GCCA et du budget de la Garde côtière, qui relèvent de Transports Canada. Ce que vous voyez à l'écran 5, le petit bateau télécommandé appelé Bobby the Boat, était utilisé pour la prévention nautique. Tous les GCCA du Canada les ont achetés, au coût approximatif de 5 000 \$ à 6 000 \$ chacun. Nous les utilisons dans les écoles et avec des groupes communautaires, que ce soit les Brownies, les scouts Castor, ou ce genre de groupe, pour leur enseigner l'importance de la sécurité nautique. C'est un véritable programme conçu autour de la sécurité nautique.

Quand le financement a été coupé, il n'y avait plus d'argent disponible pour que les membres bénévoles de la GCCA puissent aller donner cette formation dans les écoles et les groupes communautaires. Pour subvenir à certains de nos besoins minimaux, nous allouons les fonds à même notre budget opérationnel.

**Le sénateur McInnis :** Est-ce que c'était un pourcentage qui a été coupé, ou bien ont-ils dit qu'ils coupaient ce programme?

**M. Henn :** Le programme a été coupé. Il n'y avait plus de financement dédié au programme.

**Le sénateur McInnis :** Vraiment?

**M. Henn :** Oui.

**Le sénateur Enverga :** À quel moment est-ce survenu?

**Mr. Henn:** Approximately five years ago.

**The Chair:** I may have missed it when I was talking to Senator Hubley. Is it the amount of funding for the program?

**Mr. Henn:** The actual prevention program itself was moved under Transport Canada. The Coast Guard talked earlier today where they had lost that aspect in their funding. When they lost their funding it trickled down and we lost ours.

**The Chair:** It trickled down to your organization.

**Mr. Henn:** Yes.

**Senator Hubley:** My question was going to be on your loss of the water safety prevention program. I am wondering if any other association such as the Red Cross has shown any interest in picking that up.

**Mr. Henn:** I can't speak specifically to what they are offering in terms of prevention. I understand a number of groups do some type of prevention. Unfortunately I can't speak to whether or not it is to the level that the auxiliary and the Coast Guard were offering.

**Senator McInnis:** How is it calculated? How do you get your funding?

**Mr. Henn:** The funding for the auxiliaries comes from the Coast Guard. It is the Coast Guard that looks at the five auxiliaries across Canada. They have parameters that they use to determine how much money goes to each of the regions.

**Senator McInnis:** Do you know what those parameters are?

**Mr. Henn:** There is a combination of the number of the taskings that take place in each of the regions, the members, the geographical location and the need. Once that budget was set five years ago it has not been changed.

**The Chair:** As Senator Stewart Olsen and others have said, since our past couple of days here we certainly understand even more the importance of your organization to the overall search and rescue efforts in Canada and certainly in your region.

We are delighted that you outlined in your presentation some of the challenges your organization is facing. It certainly is food for thought for our committee as we go forward. Once again thank you for taking the time to be here this afternoon.

(The committee adjourned.)

---

HALIFAX, Thursday, October 27, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9:03 a.m. to continue its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

**Senator Fabian Manning** (*Chair*) in the chair.

**M. Henn :** Il y a environ cinq ans.

**Le président :** Je l'ai peut-être raté quand je parlais à la sénatrice Hubley. Est-ce que c'est le montant du financement ou le programme?

**M. Henn :** C'est le programme de prévention lui-même qui relève désormais de Transports Canada. Plus tôt aujourd'hui, la Garde côtière a mentionné où elle avait perdu cet aspect dans son financement. La perte de leur financement a fait boule de neige et nous avons perdu le nôtre.

**Le président :** Votre organisme a été affecté.

**M. Henn :** Oui.

**La sénatrice Hubley :** J'allais poser une question sur la perte de votre programme de prévention en sécurité nautique. Je me demande si une association telle que la Croix-Rouge a démontré de l'intérêt à prendre le relais.

**M. Henn :** Je ne peux pas me prononcer sur ce qu'ils offrent en matière de prévention. Je sais que plusieurs groupes font de la prévention d'une manière ou d'une autre. Malheureusement, je ne peux pas dire si c'est au niveau de ce qu'offrent la GCCA et la Garde côtière ou si ce ne l'est pas.

**Le sénateur McInnis :** Comment est-ce calculé? Comment obtenez-vous votre financement?

**M. Henn :** Le financement de la GCCA provient de la Garde côtière. La Garde côtière étudie les cinq GCCA au Canada. Des paramètres sont utilisés pour déterminer combien d'argent est octroyé à chacune des régions.

**Le sénateur McInnis :** Connaissez-vous ces paramètres?

**M. Henn :** Il s'agit d'une combinaison du nombre de missions qui sont attribuées dans chacune des régions, des membres, de l'emplacement géographique et des besoins. Ce budget n'a pas été modifié depuis qu'il a été établi, il y a cinq ans.

**Le président :** Comme la sénatrice Stewart Olsen et d'autres l'ont dit, depuis que nous sommes ici, nous comprenons beaucoup mieux l'importance du rôle que votre organisme joue dans les efforts de SAR au Canada, et plus particulièrement dans votre région.

Nous sommes ravis que vous ayez souligné certains des défis auxquels votre organisme doit faire face dans votre présentation. Tout cela nous donne certainement matière à réfléchir. Merci encore d'avoir pris le temps d'être ici cet après-midi.

(La séance est levée.)

---

HALIFAX, le jeudi 27 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 9 h 3, pour poursuivre son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

**Le sénateur Fabian Manning** (*président*) occupe le fauteuil.

[English]

**The Chair:** Good morning everybody. My name is Fabian Manning. I am a senator from Newfoundland and Labrador and Chair of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

I am pleased to be here today with my colleagues. Before I give the floor to our witnesses, I would ask my colleagues if they would introduce themselves, beginning on my immediate right.

**Senator Stewart Olsen:** Carolyn Stewart Olsen, New Brunswick.

**Senator Hubley:** Elizabeth Hubley, P.E.I.

**Senator Munson:** Jim Munson, Ontario.

**Senator Poirier:** Rose-May Poirier, New Brunswick.

**Senator McInnis:** Tom McInnis, Nova Scotia.

**Senator Enverga:** Tobias Enverga from Ontario.

**The Chair:** This morning we will be hearing about and discussing maritime search and rescue from the point of view of certain industries that rely on the Canadian Coast Guard and their partners. We are pleased to welcome our witnesses. I would ask them to please introduce themselves.

**Murray Hupman, Vice President (Operations), Marine Atlantic:** Murray Hupman, Vice President of Operations, Marine Atlantic, situated out of the North Sydney office.

**Captain Sean Griffiths, Chief Executive Officer, Atlantic Pilotage Authority Canada:** Sean Griffiths, CEO, Atlantic Pilotage, here in Halifax.

**Captain Shri Madiwal, Director Fleet Operations, Marine Atlantic:** Captain Shri Madiwal, Director of Fleet Operations, Marine Atlantic, based in North Sydney, Nova Scotia.

**The Chair:** I would like to thank our witnesses for taking the time to join us this morning as we continue our study into the maritime search and rescue. My understanding is that we have some opening remarks from you, gentlemen. Mr. Hupman, you have the floor.

**Mr. Hupman:** Good morning, Mr. Chair. I would like to extend our appreciation for having the opportunity to come and speak on this topic. Obviously as a significant marine operator going between Newfoundland and mainland Canada it is a topic of concern for us.

I have circulated a little briefing note which I am going to cover very quickly. It won't be any more than five or six minutes. Halfway through that I will hand it over to Captain Shri Madiwal to finish it off.

What is Marine Atlantic? For the people who live in Newfoundland, Marine Atlantic is absolutely an essential ferry service. We provide a critical transportation link between

[Traduction]

**Le président :** Bonjour. Je m'appelle Fabian Manning. Je suis sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador et président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui, avec mes collègues. Avant de laisser la parole à nos témoins, j'invite les membres du comité à se présenter, en commençant par ceux qui sont immédiatement à ma droite.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Carolyn Stewart Olsen, du Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice Hubley :** Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Munson :** Jim Munson, de l'Ontario.

**La sénatrice Poirier :** Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur McInnis :** Tom McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Enverga :** Tobias Enverga, de l'Ontario.

**Le président :** La séance de ce matin portera sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, mais du point de vue de certaines industries qui dépendent de la Garde côtière canadienne et de ses partenaires. Nous sommes heureux d'accueillir nos témoins. Je vais demander à chacun d'eux de se présenter.

**Murray Hupman, vice-président (Opérations), Marine Atlantique :** Je m'appelle Murray Hupman. Je suis vice-président des opérations chez Marine Atlantique. Je travaille depuis notre bureau de North Sydney.

**Capitaine Sean Griffiths, directeur général, Administration de pilotage de l'Atlantique Canada :** Sean Griffiths, directeur général à l'Administration de pilotage de l'Atlantique Canada, qui est ici, à Halifax.

**Capitaine Shri Madiwal, directeur, Opérations de la flotte, Marine Atlantique :** Je suis le capitaine Shri Madiwal, et je suis directeur des opérations de la flotte chez Marine Atlantique. Nous sommes basés à North Sydney, en Nouvelle-Écosse.

**Le président :** Je remercie nos témoins d'avoir pris le temps de se joindre à nous ce matin, alors que nous poursuivons notre étude sur les activités de recherche et de sauvetage. Je crois, messieurs, que vous avez des déclarations liminaires à prononcer. Monsieur Hupman, vous avez la parole.

**M. Hupman :** Bonjour, monsieur le président. Je tiens à vous exprimer notre gratitude pour cette occasion qui nous est donnée de vous parler de ce sujet. Comme nous sommes un important exploitant maritime qui fait la navette entre Terre-Neuve et le reste du pays, c'est un sujet qui nous tient à cœur.

J'ai fait distribuer une petite note d'information, que je vais commenter très brièvement. Cela ne durera pas plus de cinq ou six minutes. À mi-chemin, je vais laisser la parole au capitaine Shri Madiwal pour qu'il termine la présentation.

Qu'est-ce que Marine Atlantique? Pour les gens qui restent à Terre-Neuve, Marine Atlantique est un service de traversier absolument essentiel. Nous fournissons un lien d'importance

Newfoundland and mainland Canada or Eastern Canada. We transport pretty much all the non-air passenger traffic. People who want to get to the island and don't want to fly pretty much have to take a vehicle or walk. We provide that service between Nova Scotia, North Sydney, to Port-aux-Basques, Newfoundland and seasonally to Argentia, which is on the East Coast of Newfoundland.

We transport about 50 per cent of all goods to Newfoundland. That is the everyday products and commodities that people consume. Some 90 per cent of the perishable items are actually shipped through us. Those things that have time dependent deliveries, i.e. 24-hour or 48-hour types of deliveries, all come through us because we provide a two times a day daily service from North Sydney to Newfoundland.

For most businesses throughout the island and even on the coast of Labrador we are a key economic enabler for them. When our boats don't sail or there is a problem we hear about it. We hear about it very quickly because we are actually creating a business problem for a lot of people on the island of Newfoundland and on the coast of Labrador.

The second slide gives you an idea of what we have for vessels. I believe some of the senators were at the Coast Guard College a couple of days ago. Those who did a tour on the fast rescue craft probably went right by our facilities and would have seen depending on the time of day one or two vessels at the docks.

**The Chair:** Two.

**Mr. Hupman:** Two vessels. You would have seen the *Atlantic Vision*, our largest vessel by gross tonnage. We have four Ice-class vessels that are equipped to go through a certain thickness of ice. Three are Ice Class 1A and one is Ice Class 1B. If we were to fill all four vessels with passengers we would carry about 3,000 passengers at a time. We can actually carry a significant amount of people at any given time.

We consider our service speed to be about 18 knots on a typical sailing. However due to the regulations in terms of hours of rest we slow the sailing down at night time so that our crew will actually get their hours of rest. The night time sailing is a bit longer and the speed is a bit less.

Looking at the 2015-16 fiscal statistics, we carried a little more than 322,000 passengers. We had about 1,700 single sailings or one-way sailings, not return sailings. We carried over 116 passenger vehicles, so automobiles, trucks, cars and those types of thing.

névralgique en matière de transport entre Terre-Neuve et le reste du Canada ou, du moins, avec l'Est du Canada. Nous transportons à peu près tous les passagers qui ne prennent pas l'avion. Les gens qui souhaitent se rendre à Terre-Neuve et qui ne veulent pas prendre l'avion n'ont pas tellement de choix : ils doivent prendre leur voiture ou marcher. Nous offrons ce service entre North Sydney, Nouvelle-Écosse et Port-aux-Basques, Terre-Neuve, et, en saison, entre North Sydney et Argentia, qui est sur la côte est de Terre-Neuve.

Nous transportons environ la moitié de tous les produits qui sont envoyés à Terre-Neuve, c'est-à-dire les produits et les marchandises que la population consomme au jour le jour. Environ 90 p. 100 des produits périssables destinés aux Terre-Neuviens passent par nous. Les produits dont la valeur est assujettie aux délais de livraison — c'est-à-dire les produits qui doivent être livrés dans les 24 ou 48 heures — nous sont confiés systématiquement parce que nous faisons le trajet deux fois par jour.

Nous sommes un catalyseur économique clé pour la plupart des entreprises de l'île et de la côte du Labrador. Lorsque nos navires ne prennent pas la mer ou qu'il y a un pépin, nous en entendons parler. Nous en entendons parler très rapidement parce que ces interruptions ont une incidence sur les affaires de beaucoup de gens, tant sur l'île de Terre-Neuve que sur la côte du Labrador.

La deuxième diapositive vous donne une idée de notre flotte. Je crois que certains sénateurs étaient au Collège de la Garde côtière canadienne il y a quelques jours. Ceux qui ont profité de la visite de l'embarcation rapide de sauvetage sont passés juste à côté de nos installations. Selon l'heure, ils auraient pu voir un ou deux de nos navires arrimés aux quais.

**Le président :** Deux.

**M. Hupman :** Deux navires. Vous auriez vu l'*Atlantic Vision*, qui est notre plus gros navire en matière de tonnage brut. Nous avons quatre navires de cote glace, qui arrivent à faire leur chemin à travers des glaces d'une certaine épaisseur. Trois des quatre navires sont de cote glace 1A, et le quatrième est de cote glace 1B. En remplissant nos quatre navires, nous sommes en mesure de transporter 3 000 passagers à la fois. En tout temps, nous pouvons transporter un nombre considérable de passagers.

Notre vitesse de croisière habituelle est de 18 nœuds. Toutefois, étant donné la réglementation sur les heures de repos, nous réduisons la vitesse de nos navires une fois la nuit tombée afin de permettre aux membres de nos équipages de profiter du répit auquel ils ont droit. La nuit, le trajet prend un peu plus de temps et la vitesse du navire est légèrement réduite.

Les données financières pour l'exercice 2015-2016 nous indiquent que nous avons transporté un peu plus de 322 000 passagers. Il y a eu environ 1 700 traversées simples — par opposition aux allers-retours. Nous avons transporté plus de 116 000 véhicules passagers, donc des voitures, des camions et d'autres véhicules de ce type.

In terms of commercial vehicles, for 50 per cent of the transportation of commercial product we carried close to 96,000 commercial vehicles. A couple of years ago we actually broke the 100,000-vehicle mark on the commercial side. There is a huge economic dependency on our service to the island of Newfoundland.

This past year we had an on-time service rate of approximately 91 per cent excluding weather delays. Every now and then we would make a cancellation due to high winds or sea conditions. Taking them out of the mix we were on time about 91 per cent of the time.

I am going to hand it over to Captain Shri Madiwal for the next couple of slides.

**Capt. Madiwal:** Given our operating environment basically when we talk about the North Atlantic Ocean, we have pleasant summers. People enjoy sailing and all that but at the same time we have a lot of wind conditions and the hurricane season during the fall and heavy and severe ice conditions during the winter.

Some of you might know that in 2015 one of our ferries got stuck in the ice. It was there for a few days and it was difficult for the ferry to come back to port. That is the harsh condition and the diverse environment we operate in.

Given that we carry a lot of passengers our topmost priority is passenger comfort and safety. That has always been our topmost concern. We make a decision from the operations perspective on whether we want to continue sailing with the weather conditions and all that. What is happening with the weather or what is the weather forecast looking like plays a major role in our decision making process.

We have good, highly trained and skilled seafarers and some office staff members who actually contribute toward this decision-making process to make the vessels safe and to have a safe passage for our passengers.

On the next slide we are talking a bit about the responder. Given the subject of this discussion and meeting today we wanted to touch base on that we operate in a very busy area. We are on the Cabot Strait where many vessels transit. As big vessels with almost a 1,000-passenger capacity, a helipad for landing and all those things, Marine Atlantic vessels can actually be a good support mechanism for search and rescue operations if and when needed. We have very well positioned large Ice-class vessels as Murray alluded to. With all the lifeboats and the fast rescue craft they will be definitely a good addition to the existing infrastructure of the Canadian Coast Guard.

Au chapitre du transport commercial, 50 p. 100 des produits transportés l'ont été à bord des quelque 96 000 véhicules commerciaux qui ont utilisé nos services. Il y a deux ans, nous avons même dépassé le chiffre des 100 000 véhicules commerciaux transportés. L'économie de l'île de Terre-Neuve dépend énormément de nos services.

Au cours du dernier exercice, notre taux de ponctualité a été d'environ 91 p. 100, si l'on fait exception des retards attribuables à la météo. Il nous est arrivé de temps à autre d'avoir à annuler certaines traversées à cause des conditions du vent ou de la mer. Abstraction faite de ces annulations, nous avons été à l'heure environ 91 p. 100 des fois.

Je vais maintenant laisser la parole au capitaine Shri Madiwal, pour les deux prochaines diapositives.

**Capt Madiwal :** L'environnement dans lequel nous travaillons — essentiellement, l'Atlantique Nord — est caractérisé par des étés cléments. La navigation y est plaisante, mais cela reste un environnement très venteux. L'automne apporte son lot d'ouragans. Les conditions hivernales sont rigoureuses et la présence des glaces vient compliquer les choses.

Certains d'entre vous savent peut-être que l'un de nos traversiers est resté pris dans la glace, en 2015. Il y est resté pendant quelques jours et son retour au port s'est fait péniblement. Cela vous donne une idée des conditions difficiles et de l'environnement changeant dans lesquels nous travaillons.

Comme nous transportons beaucoup de gens, notre priorité absolue est et a toujours été la sécurité et le confort des passagers. Lorsqu'il s'agit de décider si nous souhaitons entreprendre ou poursuivre une traversée, notre décision est prise en fonction de notre capacité à composer avec les conditions météorologiques du moment. Les conditions météorologiques présentes et annoncées prennent une place considérable dans notre processus décisionnel.

Ce processus décisionnel qui vise à assurer la sécurité de nos passagers et de nos navires durant les traversées peut compter sur l'apport de nos marins — qui ont été formés et qui sont hautement qualifiés — et de certains membres de notre personnel de bureau.

La prochaine diapositive aborde la question de notre rôle d'intervenant. Étant donné le sujet de la discussion et de la séance d'aujourd'hui, nous tenons à mentionner le fait que la région où nous opérons est très achalandée. Nous naviguons dans le détroit de Cabot, où croisent de nombreux navires. Avec leur capacité de près de 1 000 passagers, leur plateforme d'hélicoptère et tout le reste, les navires de Marine Atlantique peuvent, au besoin et en temps voulu, s'avérer être de bons soutiens pour les opérations de recherche et de sauvetage. Comme le disait Murray, nous disposons de navires de cote glace de grande taille, et ces navires sont avantageusement positionnés. Compte tenu de tous

As a rescuer we rely on the Coast Guard mostly. It is not that we had any emergencies in the recent past, but in the recent past we responded to some fishing vessel emergency rescues in the Cabot Strait. Most of the time we rely on the icebreaking services of the Coast Guard to ensure that the trade route is continued. It is a major issue for us to continue with our commerce.

The final slide gives you a little background on the commerce sector. We have almost 1,100 commercial customers that rely on our services on a daily basis back and forth from the mainland to the island. Most of our time sensitive products are transported through Marine Atlantic. Almost 90 per cent of the time sensitive products are transported through Marine Atlantic. It is a very critical mode of operation for the island and for the economy of Newfoundland and Labrador.

As the industry is moving through the adjustment time model we find that most of the big box and superstores actually have to put all the stuff within one trailer and then send it across to the island. It is very critical to ensure that the route is clear and the vessels keep running on schedule.

Just to give the statistics on the 2015 impact of ice conditions on our sailings, there were almost 39 delayed sailings, a major economic impact for the island, and 16 trip cancellations. There almost 28 icebreaker service requests from the Coast Guard. The availability of the vessel, the location and the response times that keep changing affect our schedule. In total we paid about \$66,000 in service fees to the Coast Guard for utilizing its icebreaker services.

**The Chair:** For somebody who lives 40 minutes from Argentia I would agree that every now and again there is a windy day in Placentia Bay.

**Capt. Griffiths:** My whole family hails from Placentia Bay.

**The Chair:** I figured out the name.

**Capt. Griffiths:** I have quite a presentation. Last week at one of these committees I had about an hour. I wasn't sure if I had the same time or not so we will skip through this quickly.

Page 2 goes over quickly the areas that the APA covers. There are 17 compulsory pilotage areas which cover about 32,000 kilometres of coast line on this side of the country. You can see how many pilots we also have in each of these districts from a peak of 13 down to some small areas that only have two. That is traffic dependent of course.

les canots de sauvetage et de l'embarcation rapide de sauvetage dont ils disposent, ces navires seront assurément une addition appréciable aux infrastructures existantes de la Garde côtière canadienne.

En matière de sauvetage, nous dépendons surtout de la Garde côtière. Nous n'avons pas eu d'urgences récemment, mais il nous est arrivé ces derniers temps de répondre aux appels de détresse de certains navires de pêche dans le détroit de Cabot. La plupart du temps, nous dépendons des services de brise-glace de la Garde côtière pour libérer les voies que nous empruntons. C'est une question d'importance névralgique pour nos affaires.

La dernière diapositive brosse un aperçu de l'aspect commercial de nos opérations. Nous comptons près de 1 100 clients commerciaux qui dépendent de nos services au quotidien, qui se fient à la navette que nous assurons entre le continent et l'île. La majorité de nos produits à durée de vie critique — près de 90 p. 100 — sont acheminés par Marine Atlantic. Le traversier est un mode opératoire absolument crucial pour l'île ainsi que pour l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador.

Au fur et à mesure que l'industrie tend vers la chaîne d'approvisionnement juste à temps, nous constatons que les grosses boîtes et les grandes surfaces sont obligées de mettre tous leurs produits dans une seule remorque à destination de l'île. Il est vraiment essentiel que les voies que nous empruntons soient navigables et que nos navires continuent d'arriver à l'heure.

En ce qui concerne l'impact que les glaces ont pu avoir sur nos opérations en 2015, signalons que près de 39 traversées ont été retardées — ce qui a eu une incidence majeure sur l'économie de l'île — et que 16 traversées ont été annulées. Vingt-huit demandes de service de brise-glace ont été adressées à la Garde côtière. La disponibilité et la situation géographique du brise-glace de la Garde côtière ainsi que les temps de réponse qui fluctuent constamment ont une incidence sur nos horaires. Au total, les frais que nous avons dû verser pour le service de brise-glace de la Garde côtière s'élèvent à environ 66 000 \$.

**Le président :** Comme je vis à 40 minutes d'Argentia, je peux confirmer qu'il y a parfois des journées venteuses dans la baie Placentia.

**Capt Griffiths :** Ma famille au complet vient de la baie Placentia.

**Le président :** Je l'ai su par votre nom.

**Capt Griffiths :** J'ai toute une présentation. La semaine dernière, à l'un de ces comités, j'ai eu droit à environ une heure. Comme je ne savais pas si j'allais avoir la même durée ici, je vais y aller rapidement.

La page 2 donne une idée des régions couvertes par l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Il y a 17 zones de pilotage obligatoire, ce qui couvre environ 32 000 kilomètres de littoral de ce côté-ci du pays. Vous pouvez aussi voir combien de pilotes nous avons dans chaque district. La région la plus occupée en compte 13, et certaines des régions les plus tranquilles n'en ont que 2. Évidemment, tout dépend du trafic.

The ships that call the Atlantic coast of Canada are on page 3. We have everything from container cargo to the RoRos, auto carriers, foreign and domestic tankers, cruise ships that are not getting smaller as we see in the harbour regularly now, and coastal tankers as. The transfer of pilots still happens in the same way. Actually the safest way to do it is by ladder. We have rules, regulations, procedures and safety equipment to ensure the safe embarking of a pilot each time.

I will draw your attention to this picture on page 4. I want you to focus on it for a second because later in this presentation we will see why this becomes a challenge. That is quite a climb the pilot to get up and down that ladder.

We have a fleet of nine pilot boats that we currently own. We are actually to expand that fleet to 11 in the next month or so. We are to purchase two more pilot boats. We have about 13 contracted out throughout Atlantic Canada as well. We have a lot of fast, reliable pilot boats on the water at all times that are crewed. It is a good response. We have been tasked in the past, and we will get to that as well.

We have pretty robust man-overboard capabilities on these pilot boats as you can see by that picture. It is a mechanical basket with a launch master that will actually go back. There is a set of controls by that basket so we can maneuver the boat by looking over the stern as well in the interest of safety of the casualty of course.

All emergencies in Canada are the responsibility of the JRCC in Halifax. The transport of medical cases from vessels is the responsibility of the Coast Guard and they have dedicated vessels and personnel, be it air or water.

We have primary SAR as number one, multi-task SAR vessels as number two, secondary SAR vessels or others including Department of Defence helicopters and Coast Guard Auxiliary as number three, and the last one would be vessels of opportunity. This where we come in: Our pilot boats are tasked as vessels of opportunity.

We don't have to get into this but rescue specialist training is quite an in-depth program that SAR techs in Atlantic Canada and across the country regularly participate in. They are highly

En page 3, vous pouvez voir les types de navires qui croisent sur la côte atlantique. Nous avons de tout, des porte-conteneurs aux rouliers, en passant par les transporteurs d'automobiles, les pétroliers de l'étranger et les pétroliers canadiens, les pétroliers-caboteurs et les navires de croisière de plus en plus gros, comme ceux que nous voyons maintenant couramment dans les ports. Le transfert des pilotes se fait toujours de la même façon. En fait, la façon la plus sécuritaire de procéder est d'utiliser une échelle. Nous avons des règles, des règlements, des procédures et de l'équipement de sécurité pour assurer que l'embarquement du pilote se fasse toujours de façon sécuritaire.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur la photo de la page 4. Je vous demande de l'examiner attentivement pendant quelques secondes, parce que nous allons voir tout à l'heure comment cela peut devenir difficile. Ce n'est pas une mince affaire pour le pilote que de grimper dans une échelle comme celle-là et d'en redescendre.

Nous avons une flotte de neuf bateaux-pilotes et ces bateaux nous appartient. Nous sommes sur le point d'en acquérir deux autres, ce qui devrait se faire le mois prochain ou peu après. Nous avons également environ 13 autres bateaux sous contrat répartis dans l'ensemble du Canada atlantique. Nous avons beaucoup de bateaux-pilotes rapides et fiables qui sont sur l'eau, et tous ont leur équipage. La réponse est à la hauteur. Nous avons déjà été mis à contribution, et je reviendrai aussi là-dessus.

Comme vous pouvez le voir sur cette photo, ces bateaux-pilotes sont très bien outillés pour secourir un homme à la mer. Il s'agit d'un panier mécanique que l'on peut descendre à l'eau et remonter. À proximité du panier, il y a des manettes qui permettent au capitaine de vedette de continuer à piloter le bateau en regardant par-dessus la poupe, tout en veillant bien entendu à la sécurité de la personne secourue.

Au Canada, toutes les urgences relèvent du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, à Halifax. Le déplacement des personnes qui nécessitent des soins médicaux relève de la Garde côtière. La Garde côtière dispose de navires à cette fin ainsi que de personnel, tant sur l'eau que dans les airs.

En ce qui concerne les activités de recherche et de sauvetage, il y a, en tête de liste, les navires dont c'est la capacité première puis, au deuxième rang, les navires de recherche et de sauvetage multifonctionnels. Au troisième rang, il y a les navires qui ont une capacité secondaire de recherche et de sauvetage et d'autres intervenants, dont les hélicoptères du ministère de la Défense et la Garde côtière auxiliaire. En dernier lieu, il y a les navires de passage, et c'est là que nous entrons en scène. Nos bateaux-pilotes sont mis à contribution en tant que navires de passage.

Il n'est pas essentiel de parler de cela, mais la formation des spécialistes en sauvetage est un programme très poussé auquel les techniciens de la recherche et du sauvetage du Canada

trained individuals. Our guys don't have that training. We have the advanced first aid marine and nothing that would even come close to search and rescue specialist training or SAR tech.

At page 9 we have been used in the past and we will continue to be as vessels of opportunity. I have cited the regulation about receiving any signal from a source. A person, vessel and aircraft in distress shall proceed and render assistance if at all possible and inform the person in distress of the centre of the signal. We are obligated to do that and we have done it many times in the past.

Our pilot boats are classed as vessels of opportunity due to their availability and ability to respond in an incident. About 24 boats scattered throughout Atlantic Canada as fast response vessels is a good resource to have. However we only have two crew members on each of these boats: a launch master and a deckhand. If we were to respond to a fairly significant incident it would be nothing to overwhelm the existing crew on the pilot boats. That has happened in the past. As I mentioned before our crews are trained in basic first aid and marine emergency duties. We do not have the necessary skills and proper medical training to respond to such incidents.

Again we go to our boats. Occasionally the rescue coordination centre may request a pilot boat to respond to a marine emergency if it is the only resource available. We all agree that a limited response is better than no response. However there is risk to the crew. They could be injured or the pilot boat could be damaged in these cases.

I have a couple of examples. In the mid-nineties we had two separate incidents off Saint John. The pilot boat was used to medevac a passenger on a stretcher from a cruise ship. No paramedics were on board and the crew put themselves at risk during these scenarios.

Again in the nineties the pilot boat crew rescued a captain from a sailboat heading out. He sustained life-threatening neck injuries on board. I believe the boom came around and hit him in a storm. The pilot boat arrived and the crew applied first aid until he was brought ashore.

atlantique et du reste du pays participent sur une base régulière. Ces personnes ont été très bien formées. Nos employés n'ont pas cette formation. Nous avons le cours de secourisme avancé en mer, mais rien n'arrive à la cheville de la formation que reçoivent les spécialistes ou les techniciens en recherche et sauvetage.

Passons à la page 9. Nos bateaux-pilotes ont été mis à contribution par le passé en tant que navires de passage et ils continueront à l'être. J'ai parlé du règlement concernant les signaux reçus de sources quelconques. Selon ce règlement, le capitaine de tout bâtiment dans les eaux canadiennes et la personne qualifiée qui est le capitaine d'un bâtiment, où qu'il soit, dès qu'ils reçoivent, d'une source quelconque, un signal indiquant qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef est en détresse, doivent se porter à toute vitesse à leur secours et, si possible, en informer les personnes en détresse et la source du signal. Nous sommes obligés de faire cela et nous l'avons fait à de nombreuses reprises.

Nos bateaux-pilotes sont considérés comme des navires de passage en raison de leur disponibilité et de leur habileté à intervenir en cas d'incident. La présence de 24 navires qui sont répartis dans l'ensemble du Canada atlantique et qui sont capables d'intervenir rapidement constitue une ressource appréciable. Cependant, les équipages de ces bateaux n'ont que deux membres : un capitaine de vedette et un matelot de pont. Si nous devons répondre à un incident d'une certaine envergure, l'équipage de nos bateaux-pilotes serait vite dépassé. C'est quelque chose qui est déjà arrivé. Comme je le disais, nos gens connaissent le secourisme de base et les fonctions d'urgence en mer. Nous n'avons pas les compétences et la formation médicale nécessaires pour répondre adéquatement à de tels incidents.

Revenons-en à nos bateaux. De temps à autre, le centre de coordination des opérations de sauvetage peut demander à un bateau-pilote de répondre à une situation d'urgence en mer. C'est ce qu'il fait lorsque c'est la seule ressource disponible. Nous conviendrons tous qu'une réponse limitée est tout de même mieux que pas de réponse du tout. Toutefois, cela peut présenter des risques pour l'équipage. En effet, des membres de l'équipage pourraient se blesser et le bateau-pilote lui-même pourrait être endommagé.

J'ai deux exemples à vous donner. Au milieu des années 1990, deux incidents distincts se sont produits au large de Saint John. Un bateau-pilote a été utilisé pour évacuer sur une civière un passager malade qui se trouvait sur un navire de croisière. Il n'y avait pas d'ambulancier à bord, et l'équipage du bateau-pilote s'est exposé à des risques.

Encore dans les années 1990, l'équipage du bateau-pilote a secouru le capitaine d'un voilier qui s'appêtait à prendre le large. La capitaine avait subi des blessures au cou qui mettaient sa vie en danger. Je crois qu'il y a eu une tempête et qu'il a été frappé par la bôme alors qu'elle passait d'un côté à l'autre. Le bateau-pilote est arrivé sur les lieux, et les membres de l'équipage ont donné les premiers soins au blessé jusqu'à ce qu'on l'ait ramené à terre.

In 1998 we responded to an overturned kayak just outside of Halifax. He was in the water. It was two degrees. It was cold. He was probably minutes away from hypothermic death. He thanks us quite frequently about saving his life.

On September 30 in the harbour you can see in this picture there is a navy buoy that one of the navy ships is tied up to. A pleasure craft hit that high speed and there were quite a few injuries on board. We were there because we were quick to get on the scene. However all we could do is provide light in the nighttime. We were in no position to receive casualties. The Coast Guard did that.

These next two are sort of the concerns we have from the authority. On September 20 of last year a pilot boat crew was asked by RCC to participate in a medevac of a crew member off Sydney. He had a heart infection that was worsening. We were told there was no cutter or helicopter available for a medevac. We felt obligated to help this individual out. As you can imagine, climbing down that ladder at night with a heart condition in rough seas is not the way to go. We actually put the casualty in more risk by doing this procedure than if there was another means to get him off.

As luck would have it in November of the same year it happened again. This time we were asked to take a crew member that had a detached retina off a ship. He couldn't look down. He couldn't look up. He had to look straight ahead. He had an eyepatch on. It was three metre of seas off Sydney in the nighttime. I got called on that one. I said, "Guys, we can't do it. It is just too much risk for this person." They ended up diverting the ship to Halifax. I believe he got off here and went to the doctor's. Had we have done that I am sure we would have caused more injury or worse to this casualty that needed to get some medical attention.

Then in Placentia Bay, Senator Manning, we had a boat drift in a fairly good storm. It was heading toward the rocks with a husband and wife on board. Our guys were on the pilot boat in Arnold's Cove on Placentia Bay. They heard the radio call and left immediately. This is an actual picture from that day of the two people who were on the boat. We transferred them to the pilot boat and went back to shore. It is a good news story there.

In cases like that it is almost ideal for us to respond. We are quick and we can do these things, but we are not equipped or trained for casualty transfer or medevac.

En 1998, nous avons répondu à un appel pour un kayak qui avait chaviré tout juste à l'extérieur de Halifax. Le kayakiste était dans l'eau et il faisait froid, deux degrés. Il était probablement à quelques minutes seulement de mourir d'hypothermie. Il nous a remerciés à profusion de lui avoir sauvé la vie.

Le 30 septembre, vous pouvez voir sur cette photo qu'il y a dans le port une bouée de la marine à laquelle les navires sont amarrés. Un bateau de plaisance l'a frappé de plein fouet, ce qui a causé bien des blessures aux personnes à bord. Nous étions là parce que nous nous sommes rapidement rendus sur les lieux de l'accident. Cependant, nous n'avons pu que les éclairer dans la nuit puisque nous n'étions pas en mesure d'accueillir des blessés. C'est la Garde côtière qui s'en est chargée.

Ces deux autres exemples montrent en quelque sorte ce qui préoccupe l'administration. Le 20 septembre de l'an dernier, le centre de coordination de sauvetage a demandé à un équipage de bateaux-pilotes de participer à l'évacuation sanitaire d'un membre de l'équipage au large de Sydney. Il avait une infection cardiaque qui empirait. On nous a dit qu'il n'y avait ni garde-côte ni hélicoptère pour assurer l'évacuation. Nous nous sommes sentis obligés d'aider cette personne. Comme vous pouvez l'imaginer, quand on a des troubles cardiaques, il ne convient pas de descendre d'une échelle en pleine nuit sur une mer agitée. En réalité, nous avons fait subir plus de risques au patient que si nous avions eu une autre façon de le faire descendre.

Le hasard a voulu que cela se reproduise en novembre de la même année. Cette fois, on nous a demandé de faire descendre d'un bateau un membre de l'équipage dont la rétine était décollée. Il ne pouvait ni lever ni baisser les yeux — il devait regarder droit devant lui. Il avait un bandage sur l'œil. C'était la nuit, au large de Sydney, où il y avait des vagues de trois mètres de hauteur. J'ai été appelé pour répondre à cette urgence. Je leur ai dit : « Désolé, mais nous ne pouvons pas le faire. C'est tout simplement trop dangereux pour cette personne. » Ils ont fini par mettre le cap sur Halifax. Je crois qu'il est débarqué là-bas et qu'il est allé chez le médecin. Si nous étions intervenus, je pense que nous aurions empiré le cas de cette personne qui avait besoin d'obtenir une aide médicale.

Ensuite, sénateur Manning, un bateau a dérivé pendant une tempête assez violente dans la baie Placentia. Il se dirigeait vers les rochers avec un couple marié à bord. Nos hommes se trouvaient sur le bateau-pilote à Arnold's Cove dans la baie Placentia. Ils ont entendu l'appel radio et sont partis immédiatement. Voici une photo prise cette journée-là des deux personnes qui se trouvaient sur le bateau à la dérive. Nous les avons fait monter à bord du bateau-pilote et avons regagné le rivage. C'est une histoire qui s'est bien terminée.

Dans des cas comme celui-là, c'est presque idéal pour nous d'intervenir. Nous sommes rapides et nous pouvons faire ces choses, mais nous ne sommes ni équipés ni formés pour assurer le transfert des blessés ou les évacuations sanitaires.

You will see the conclusion on the last page. For 24 hours a day, seven days a week for 365 days without interruption the dispatch centre can take these calls from RCC at any time.

As a general rule since that Sydney incident we are trying not to participate in medevacs for fear we cause more damage and due to the assumed risk undertaken by the authority that further injury may occur during transport. JRCC should only request aid from our APA-owned boats or our contractor boats if we are deemed to be a vessel of opportunity and taking into consideration the risk involved for the casualty in hand. That is all I have.

**The Chair:** Certainly for myself there is great information here and I am sure our senators have some questions they would like to ask. As usual we will begin with the deputy chair of our committee, Senator Hubley.

**Senator Hubley:** We are looking at another side of search and rescue and it is certainly going to be interesting.

My question is for Mr. Hupman and for Capt. Madiwal. What is the protocol on any of your ships to respond to an emergency on board? When does the Canadian Coast Guard become involved?

**Capt. Madiwal:** In this case what happens is that the master immediately notifies the MCTS or the Marine Control Traffic Services that we need some emergency help or support. Then that gets relayed to the JRCC as applicable. We also have an internal process. Because our voyages are about seven hours long at the most we may also get in touch with the local authorities for response.

**Senator Hubley:** You would do that after getting in touch with the JRCC. You can do that on your own. You can look for other avenues of support in the case of an emergency.

**Capt. Madiwal:** That is correct. The first call definitely is to the Marine Traffic Control System so that they aware we have an emergency, we are speeding up and we are proceeding. Also our in-house organizational emergency response process kicks in. The terminal operations have been informed. The local authorities are informed. We have an ambulance and depending on the emergency the RCMP and other people are ready for support when the vessel docks.

**Senator Hubley:** You mentioned 3,000 passengers. Are you confident that the Canadian Coast Guard has the capacity to respond to a major incident at sea that would involve one of your boats?

Vous verrez la conclusion à la dernière page. Le centre de répartition peut prendre ces appels du centre de coordination de sauvetage n'importe quand, 24 heures par jour, 7 jours par semaine et 365 jours par année sans interruption.

En règle générale, depuis ce qui s'est produit à Sydney, nous essayons de ne pas participer à des évacuations sanitaires de peur de faire plus de mal que de bien et en raison du risque de causer d'autres blessures pendant le transport. Le centre conjoint de coordination de sauvetage ne devrait demander de l'aide de nos bateaux de l'Administration de pilotage de l'Atlantique ou de ceux de nos entrepreneurs que s'il juge que nous sommes un navire de passage et que s'il tient compte des risques pour le blessé. C'est tout ce que j'ai.

**Le président :** À mon sens, vous nous avez fourni d'excellents renseignements, et je suis certain que nos sénateurs ont des questions qu'ils aimeraient vous poser. Comme d'habitude, c'est la vice-présidente du comité, la sénatrice Hubley, qui va commencer.

**La sénatrice Hubley :** Nous examinons une autre facette des opérations de recherche et de sauvetage, et il est clair que ce sera intéressant.

Ma question s'adresse à M. Hupman et au capitaine Madiwal. Quel est le protocole dans un quelconque de vos navires pour intervenir en cas d'urgence à bord? À quel moment la Garde côtière intervient-elle?

**Capt Madiwal :** Dans un cas comme celui-là, le capitaine avertit immédiatement les Services de communication et de trafic maritimes que nous avons besoin d'aide ou de soutien d'urgence. Cette information est ensuite transmise au centre conjoint de coordination de sauvetage, le cas échéant. Nous avons aussi un processus interne. Étant donné que nos voyages durent environ sept heures tout au plus, il peut aussi nous arriver de prendre contact avec les administrations locales pour qu'elles interviennent.

**La sénatrice Hubley :** Vous le feriez après avoir communiqué avec le centre conjoint de coordination de sauvetage. Vous pouvez le faire vous-mêmes. Vous pouvez chercher d'autres façons d'offrir du soutien en cas d'urgence.

**Capt Madiwal :** C'est exact. On appelle d'abord les Services de communication et de trafic maritimes pour qu'ils sachent que nous avons une situation d'urgence, que nous prenons de la vitesse et que nous nous rendons sur place. De plus, nous mettons en marche notre processus d'intervention d'urgence organisationnel. Les responsables des opérations de terminal sont informés ainsi que les administrations locales. Nous avons une ambulance et, selon le type d'urgence, la GRC et d'autres intervenants sont prêts à nous prêter main-forte quand le navire arrive au port.

**La sénatrice Hubley :** Vous avez mentionné 3 000 passagers. Estimez-vous que la Garde côtière canadienne ait la capacité d'intervenir dans le cas d'un accident maritime majeur qui impliquerait un de vos bateaux?

**Capt. Madiwal:** At this time on any given vessel we would have over 1,000 passengers and crew members. One of the biggest challenges is how we conduct a mass rescue operation. It is not only about Marine Atlantic or the Coast Guard. A lot of other agencies and support mechanisms would be involved in the response. We don't have much information about the Coast Guard's capability and ability to respond to such emergencies.

**Senator Hubley:** I have another question I would like to ask Capt. Griffith, if I might. I want you to clarify what would be a vessel of opportunity as opposed to a response from a fishing vessel that might be near at hand.

In your presentation you have suggested that there is liability if any injury is perhaps worsened by an intervention. Can you clarify that for me? What would that mean in a dire situation that? May you have to pull back and wait for another vessel to respond?

**Capt. Griffiths:** As far as vessels of opportunity go, the pilot boat and the fishing boat would equal the same. The right place at the right time is a vessel of opportunity. If it is not a pilot boat and it is a fishing boat, they are classed as the same to us.

From a liability point of view it comes down to not being life threatening or being non-dire circumstances. If you have casualties in the water on the brink of death or hypothermia I don't think you can do any worse to them by trying to pull them up over the side of a pilot boat. If you have a ship that could easily go to anchorage or could easily have a SAR tech join the pilot boat if there is no available helicopter or Coast Guard ship, there are other options to deal with an injury that is not life threatening. We have been put in a place before that I don't think we should have.

From a liability perspective, senator, it is a bit of a loose word. I am not sure how much liability would exist. You are trying to help someone. There is a Good Samaritan clause. I don't know how much would be there, but I think there is something to be said if you take someone that was in better shape, put them on your boat and cause more damage.

**Senator Stewart Olsen:** I am sure you are all trained for ferry services. Your crews are trained. Are they trained in rescue as well?

**Mr. Hupman:** Yes, they are trained in rescue.

**Senator Stewart Olsen:** Do they attend either of the colleges here, the Marine College or the Coast Guard College?

**Mr. Hupman:** Yes, the Nova Scotia Community College in Port Hawkesbury. For instance, some of the regs are changing and all our crew members are required to have marine emergency

**Capt Madiwal :** À l'heure actuelle, n'importe lequel de nos navires transporterait plus de 1 000 passagers et membres d'équipage. Un de nos principaux défis est de trouver la façon de mener une opération de sauvetage massive. Cela ne concerne pas uniquement Marine Atlantique ou la Garde côtière. Bien d'autres organismes et mécanismes de soutien entreraient en ligne de compte. Nous ne détenons pas beaucoup d'informations concernant la capacité de la Garde côtière d'intervenir dans le cas d'urgences de ce type.

**La sénatrice Hubley :** Il y a une autre question que j'aimerais poser au capitaine Griffith, si vous me le permettez. J'aimerais que vous clarifiiez la différence entre l'intervention d'un navire de passage et celle d'un bateau de pêche à proximité.

Dans votre présentation, vous avez laissé entendre que vous êtes responsables en cas de blessure aggravée par une intervention. Pourriez-vous clarifier ce point? Qu'est-ce que cela signifierait en situation critique? Auriez-vous à vous retirer et à attendre l'arrivée d'un autre navire?

**Capt Griffiths :** En ce qui concerne les navires de passage, le bateau-pilote et le bateau de pêche s'équivaleraient. Le bateau qui se retrouve au bon endroit au bon moment est un navire de passage. Pour nous, un bateau-pilote ou un bateau de pêche, c'est du pareil au même.

Du point de vue de la responsabilité, c'est une question de circonstances qui ne présentent pas un danger de mort ou qui ne sont pas extrêmes. Si vous avez des blessés dans l'eau qui sont à l'article de la mort ou au bord de l'hypothermie, je ne pense pas que vous puissiez empirer leur cas en essayant de les hisser à bord d'un bateau-pilote. Si vous avez un navire pouvant facilement être ancré ou qu'un technicien en recherche et en sauvetage peut aisément rejoindre le bateau-pilote en l'absence d'un hélicoptère ou d'un navire de la Garde côtière, il existe d'autres options pour traiter une blessure qui ne met pas la vie du patient en danger. Nous nous sommes déjà retrouvés dans des situations dans lesquelles, selon moi, nous n'aurions pas dû nous retrouver.

Pour ce qui est de la responsabilité, sénatrice Hubley, je crois que c'est un terme utilisé un peu au sens large. J'ignore dans quelle mesure il y aurait responsabilité. Vous essayez de venir en aide à quelqu'un. Il existe une disposition du bon samaritain. Je ne sais pas dans quelle mesure elle s'appliquerait, mais je pense qu'on doit remettre en question toute action qui ferait en sorte qu'une personne qu'on hisse sur son bateau soit en plus mauvaise posture après le fait qu'avant.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je suis certaine que vous êtes tous formés à offrir des services de traversier. Vos équipages sont tous formés. Le sont-ils aussi à offrir des services de sauvetage?

**M. Hupman :** Oui, ils le sont.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Fréquentent-ils un des collèges d'ici, le collège de la marine ou celui de la Garde Côtière?

**M. Hupman :** Oui, le Nova Scotia Community College, à Port Hawkesbury. À titre d'exemple, certains des règlements sont en train de changer, et tous les membres de nos équipages sont tenus

duties refresher training. We are spending a lot of money and a lot of time getting our crews through that to meet the January 1, 2017 requirement. They had that previously. They are now going through refreshers. They go through a program of refresher training on all these. In terms of the response we also have people with advanced first aid and those types of courses.

**Senator Stewart Olsen:** For the pilotage is that the same with your crews? Do they get training?

**Capt. Griffiths:** Not to the level that Murray's crew would be trained, no. Our guys have marine first aid. They have their MED as well but are not required to do the refresher under the regulations. There is no advanced search and rescue tech training. There is no fast rescue craft training. There is none of that. It is a crew of two. We take pilots to ships and bring them back in. The need was never there for it.

**Senator Stewart Olsen:** Because your boats are so fast I would think that you may get called fairly frequently to attend. Do you think it would be an advantage if your crews had that backup training?

**Capt. Griffiths:** It could very well be. It is not our core business but as risk mitigation to industry possibly it could benefit, yes.

**Senator Enverga:** I myself lived in Newfoundland for one year when I arrived here, just to let you know.

**The Chair:** You are still living in hope. Can't you tell by the accent?

**Senator Enverga:** That is my lead case for this kind of situation. I actually was on one of your ferries when I decided to go back to Toronto. One winter was enough for me.

What is your capacity now of your ferry services? Have you reached your maximum or are you far from the maximum capacity of your ferry services?

**Mr. Hupman:** The transportation link and the demand for service have changed a bit over the years. Back in the early 2000s there was a huge demand for passengers. With the economics, the times and all that type of stuff the requirement for the passenger side has been reduced. At one time we had over 500,000 passengers. We are now down to just over 300,000 passengers. That happened over a 10-year shift but that flipped with the commercial side. Before the commercial was less. Now the commercial is much larger than what it was.

In the summertime the answer is yes, we are sort of at our max capacity. If we have to take a vessel out of service to respond to anything or for whatever reason we have cancel sailings and we have to disrupt the service. In the summer season we are pretty much at capacity.

de suivre une formation de recyclage aux fonctions d'urgence en mer. Nous investissons énormément de temps et d'argent pour que nos équipages suivent cette formation afin d'être conformes aux exigences le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Ils l'ont déjà fait. Maintenant, ils suivent une formation de recyclage sur tous ces sujets. Pour intervenir en cas d'urgence, nous avons des gens qui ont suivi des cours de secourisme avancés et autres cours du genre.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Pour le pilotage, est-ce la même chose avec vos équipages? Reçoivent-ils de la formation?

**Capt Griffiths :** Pas dans la mesure où l'équipage de Murray serait formé, non. Nos employés ont suivi des cours de secourisme en mer. Ils ont aussi suivi une formation aux fonctions d'urgence en mer, mais ne sont pas tenus de suivre la formation de recyclage au titre de la réglementation. Il n'y a pas de formation avancée pour les techniciens de la recherche et du sauvetage. Il n'y a pas non plus de formation relative aux embarcations rapides de sauvetage. Il n'y a rien de tout cela. Il s'agit d'un équipage de deux personnes. Nous emmenons les pilotes aux navires et nous les ramenons. On n'en a jamais eu besoin.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Compte tenu de la grande rapidité de vos bateaux, j'aurais pensé qu'on vous appelait assez souvent pour que vous interveniez. Pensez-vous que ce serait avantageux que vos équipages aient cette formation d'appoint?

**Capt Griffiths :** Ce pourrait très bien être le cas. Ce n'est pas notre fonction principale, mais ce pourrait être avantageux pour atténuer les risques pour l'industrie.

**Le sénateur Enverga :** Pour votre information, j'ai moi-même vécu à Terre-Neuve pendant un an quand je suis arrivé ici.

**Le président :** Vous gardez toujours espoir. Ne trouvez-vous pas l'accent révélateur?

**Le sénateur Enverga :** C'est ma référence pour ce type de situation. En fait, je me trouvais à bord de l'un de vos traversiers quand j'ai décidé de retourner à Toronto. Un hiver m'a suffi.

Quelles sont les capacités actuelles de vos services de traversier? Avez-vous atteint votre maximum ou êtes-vous loin du compte?

**M. Hupman :** L'infrastructure de transport et la demande de services ont un peu changé au fil des ans. Au début des années 2000, la demande de passagers était énorme. Avec les facteurs économiques, le temps et tout cela, l'exigence a baissé du côté des passagers. À un moment donné, nous avions plus de 500 000 passagers. Nous avons maintenant un peu plus de 300 000 passagers. Le changement s'est opéré sur 10 ans, en faveur du côté commercial. Ce côté, qui était moindre par le passé, est maintenant beaucoup plus important qu'il l'était.

À l'été, la réponse est oui, nous fonctionnons, en quelque sorte, à pleine capacité. Si nous devons mettre un navire hors service pour quelque raison que ce soit, nous devons annuler les traversées et interrompre le service. À l'été, nous fonctionnons pas mal à pleine capacité.

In the off season it is not so much. For the months of October to March we take off the *Atlantic Vision*. We tie her alongside and plug her in on shore power to save fuel and to save energy. The second vessel will come off around January 1 for about a month and a half or two months and used on a 24-hour standby basis.

In the off season we are not capacity but in the summer season we are.

**Senator Enverga:** Do you have any contingencies in case something happens to your boat?

**Mr. Hupman:** Yes.

**Senator Enverga:** I know the oil platforms have their own security and rescue services. Do you have the same thing?

**Mr. Hupman:** I don't know what you are talking about.

**Senator Enverga:** Just like the oil platforms you guys are operating with more people on board.

**Capt. Madiwal:** We have our on board rescue operations stuff. In going back to Senator Olsen's question on the training perspective, all the crew members are trained on the personal survival techniques. It is not only for personal safety. It is also for evacuating the passengers from the boat in case of an emergency. That is one of the key components of training.

In addition all our vessel employees or the senior officers on the ships as part of their certification and examination through Transport Canada have a major component of search and rescue operations. If the master of our ferry has been assigned on any search and rescue operations they are aware of all the things they need to do. They know how they can incorporate that and be an on scene commander when directed by the JRCC. That part is there. We have regular drills that we treat with care both from the security aspect and from the safety aspect.

**Senator Enverga:** In case of major emergencies on the ferry do you have enough resources or enough equipment to be able to rescue your passengers?

**Capt. Madiwal:** Yes. The lifesaving appliances on our ferries are dictated by the requirements for Transport Canada. They are much higher because we always have a redundancy factor. It is a requirement depending on the number of passengers we can carry at any given point of time.

There is always an additional amount of lifejackets, lifeboats and fast rescue craft in a marine evacuation system. It is just like the slides we have on the aircrafts basically. They will definitely

Pendant la basse saison, c'est moins occupé. D'octobre à mars, nous retirons l'*Atlantic Vision*. Nous l'amarrons et nous le branchons à l'alimentation extérieure pour économiser du carburant et de l'énergie. Le second navire sera retiré autour du 1<sup>er</sup> janvier, pendant environ un mois et demi ou deux mois, et sera mis en disponibilité 24 heures sur 24.

Pendant la basse saison, nous ne sommes pas à pleine capacité, mais à l'été, nous le sommes.

**Le sénateur Enverga :** Avez-vous une réserve de prévoyance au cas où quelque chose arriverait à votre bateau?

**M. Hupman :** Oui.

**Le sénateur Enverga :** Je sais que les plateformes de forage pétrolier ont leurs propres services de sécurité et de sauvetage. Avez-vous la même chose?

**M. Hupman :** Je ne sais pas de quoi vous parlez.

**Le sénateur Enverga :** Comme les plateformes de forage pétrolier, vous fonctionnez avec plus de gens à bord.

**Capt Madiwal :** Nous avons du matériel d'opérations de sauvetage à bord. Pour en revenir à la question de la sénatrice Olsen concernant la formation, tous les membres de l'équipage sont formés aux techniques individuelles de survie. Ce n'est pas uniquement pour des raisons de sécurité personnelle, mais aussi pour évacuer les passagers du bateau en cas d'urgence. C'est un des principaux éléments de la formation.

En outre, tous les certificats que doivent obtenir les membres d'équipage de nos navires ou les officiers supérieurs ainsi que les examens qu'ils doivent réussir par le truchement de Transports Canada contiennent un important volet recherche et sauvetage. Si le capitaine de notre traversier a été assigné à des opérations de recherche et de sauvetage, ils sont conscients de toutes les choses qu'ils doivent faire. Ils savent comment intégrer ces connaissances et assumer les fonctions de commandant sur place à la demande du centre conjoint de coordination de sauvetage. Cette partie existe. Nous avons des exercices réguliers que nous prenons au sérieux, tant du point de vue de la sécurité que de la sûreté.

**Le sénateur Enverga :** En cas d'urgence majeure sur le traversier, disposez-vous de suffisamment de ressources ou d'équipement pour pouvoir sauver vos passagers?

**Capt Madiwal :** Oui. Les appareils de sauvetage sur nos traversiers sont conformes aux exigences de Transports Canada. Nous en avons beaucoup plus que prévu, car nous avons toujours un facteur de redondance. C'est une exigence qui dépend du nombre de passagers que nous pouvons transporter à tout moment.

Il y a toujours une quantité supplémentaire de gilets de sauvetage, d'embarcations de sauvetage et d'embarcations rapides de sauvetage dans le cadre d'un dispositif d'évacuation en mer. En

cover all the passengers, plus have a full reserve capacity just in case the ferry has listed and you cannot launch the life rafts on other side or something of that sort.

**Senator Enverga:** For the pilots are you 100 per cent funded by the government or how are you funded by the government?

**Capt. Griffiths:** We are not funded at all by the government. We are self-sufficient.

**Senator Enverga:** Not at all.

**Capt. Griffiths:** Not at all.

**Senator Enverga:** I am surprised by Atlantic Pilot Authority.

**Capt. Griffiths:** We are a Crown corporation. We are just not funded by any taxpayers.

**Senator Enverga:** I know you are more focused on certain areas of the Maritimes. Are there redundancies from the CCG? There is actually a very strong possibility you will be the first person to be in there. How many times are you called by the Coast Guard? Is it more often or less often? What do you think?

**Capt. Griffiths:** On average it is once or twice a year. It is sporadic. Maybe one year you will have one and one year you will have three. I would say one or two a year. You would respond to some, but get stood down on the way because someone else has beaten you to it or there is a better vessel of opportunity that it is closer.

One thing to keep in mind is that in all the areas we operate there are dedicated Coast Guard cutters in Sambro and Louisbourg. Our major areas are covered by those assets that are designed with trained crew members on board to act in these emergencies. I couldn't understand why one of those wasn't dispatched in the same area that our pilot boat was operating in Sydney.

Since we are a Crown corporation we are not allowed to infringe on someone else's business. If there is a vessel that can do a non-emergency medevac of a crew member and can get paid for it, they need to do that, not us. We can't infringe on other people's business that way.

They are dedicated pilot boats. They are built to spec. They are certified by Transport Canada and Lloyd's as pilot boats, not rescue boats. We do the best we can but we will not say no in the case of an emergency. We have to go. We are a vessel of opportunity.

**Senator Enverga:** Basically you are just doing it on a voluntary basis. You can do whatever you want but are there incidents when they really need you and you cannot respond to it?

gros, c'est comme les glissières d'évacuation d'aéronef. Il y en aura suffisamment pour tous les passagers, c'est clair, et il y aura une pleine capacité de réserve au cas où le traversier s'inclinerait sur un bord et qu'il serait impossible de lancer les radeaux de sauvetage de l'autre côté ou quelque chose du genre.

**Le sénateur Enverga :** Pour les pilotes, êtes-vous entièrement financés par le gouvernement? Sinon, comment vous finance-t-il?

**Capt Griffiths :** Nous ne sommes pas financés du tout par le gouvernement. Nous sommes autonomes.

**Le sénateur Enverga :** Pas du tout.

**Capt Griffiths :** Pas du tout.

**Le sénateur Enverga :** L'Administration de pilotage de l'Atlantique me surprend.

**Capt Griffiths :** Nous sommes une société d'État. Nous ne sommes simplement pas financés par les contribuables.

**Le sénateur Enverga :** Je sais que vous vous concentrez davantage sur certains secteurs des Maritimes. Y a-t-il des chevauchements avec la Garde côtière canadienne? Dans les faits, il est très possible que vous soyez les premiers arrivés sur les lieux. Combien de fois la Garde côtière fait-elle appel à vous? Et plus souvent que moins? Qu'en pensez-vous?

**Capt Griffiths :** En moyenne, c'est une ou deux fois par année. C'est sporadique. Peut-être qu'une année, on est appelé une fois et que l'année suivante, c'est trois fois. Je dirais une ou deux fois par année. Il nous arrive d'intervenir dans certains cas, mais pas dans d'autres, car un autre navire de passage est arrivé avant nous sur les lieux parce qu'il était à proximité.

Une chose à garder à l'esprit est que, dans tous nos secteurs d'opération, il y a des gardes-côtes spécialisés de la Garde côtière à Sambro et à Louisbourg. Nos principaux secteurs sont couverts par ces navires désignés dotés d'équipages formés à intervenir en cas d'urgence. Je n'arrivais pas à comprendre pourquoi l'un d'entre eux n'avait pas été envoyé dans le secteur dans lequel notre bateau-pilote se trouvait à Sydney.

Étant donné que nous sommes une société d'État, nous ne sommes pas autorisés à empiéter sur l'entreprise de quelqu'un d'autre. S'il y a un capitaine de navire qui peut procéder à l'évacuation sanitaire non urgente d'un membre d'équipage et se faire payer en retour, c'est à lui de le faire, pas à nous. Nous ne pouvons pas empiéter de pareille façon sur les affaires des autres.

Il s'agit de bateaux-pilotes désignés. Ils sont construits selon les exigences et certifiés par Transports Canada et la Lloyd's comme bateaux-pilotes, et non comme embarcations de sauvetage. Nous faisons du mieux que nous pouvons, mais, en cas d'urgence, nous ne refuserons pas; nous devons y aller. Nous sommes un navire de passage.

**Le sénateur Enverga :** En gros, vous le faites bénévolement. Vous pouvez faire ce que vous voulez, mais y a-t-il des cas où on a vraiment besoin de vous et que vous êtes incapables d'intervenir?

**Capt. Griffiths:** We have gone. Yes, sir. We will not turn down an emergency. We are obligated to under the Shipping Act anyway. What we are trying to get away from is the non-emergency medevacs that can do more harm than good.

**Senator Enverga:** Are you insured to handle medevacs?

**Capt. Griffiths:** We cannot handle medevacs, no, unless it was life or death and there was no other opportunity. I am sure the casualty would much prefer our option than no option at all.

**Senator Munson:** You had 16 trip cancellations and I am wondering how that determination was made. At what point was it? Who do you contact? Who is out there to tell you the ice is so thick and the winds are so strong that you can't make it through? How does that work?

**Capt. Madiwal:** We follow the weather reports provided by Environment Canada. On the basis of that prognosis we can actually have a good sailing and we can make it to the port.

Going back in Port-aux-Basques, the wind condition is a major component. Given the size of our vessel, which is almost to 200, it is a very risky operation for our captains. To ensure that we keep the safety and comfort of our passengers as topmost priority we take that decision before the vessel leaves the port.

**Senator Munson:** Do you have a special line to Environment Canada? We all can get a hold of Environment Canada to get the weather forecast. Do you have something special that alerts you to the fact that it is going to be tough?

**Capt. Madiwal:** We don't have a special line to Environment Canada. We monitor the website which is updated regularly with the weather forecast. In addition we also have contact through the emergency management because other events are reported through that channel to us. We use that data in the decision-making process.

**Senator Munson:** What percentage of the total amount of sailings would the 39 delays and 16 trip cancellations be? I suppose it is in the statistics. Is it 5 per cent, 10 per cent or 2 per cent in a year?

**Mr. Hupman:** On an annual basis you are talking about.

**Senator Munson:** On an annual basis.

**Mr. Hupman:** It is probably under 2 per cent. Further to the operational side of it, just to be clear, as an organization we have daily operations meetings to talk about all the considerations that go into whether we go or don't go. When we talk about things like ice we depend on the Environment Canada ice charts.

**Senator Munson:** Environment Canada what?

**Capt Griffiths :** Nous intervenons, oui. Nous ne refusons pas d'intervenir en cas d'urgence. De toute façon, la Loi sur la marine marchande nous y oblige. Nous essayons de nous tenir loin des évacuations sanitaires non urgentes dans lesquelles nous pouvons faire plus de mal que de bien.

**Le sénateur Enverga :** Êtes-vous assurés pour procéder aux évacuations sanitaires?

**Capt Griffiths :** Nous ne pouvons pas procéder à des évacuations sanitaires, non, à moins que ce soit une question de vie ou de mort et qu'il n'y ait pas d'autre option. Je suis sûr que le blessé préférerait nettement faire affaire avec nous que n'avoir aucune autre option.

**Le sénateur Munson :** Vous avez annulé 16 voyages, et je me demande quelle a été votre justification pour ce faire. À quel moment cela s'est-il produit? À qui vous adressez-vous? Qui peut vous dire que la glace est trop épaisse et les vents, trop forts pour que vous puissiez passer? Comment cela fonctionne-t-il?

**Capt Madiwal :** Nous suivons les prévisions de la météo que fournit Environnement Canada, lesquelles nous permettent d'avoir une bonne traversée et de nous rendre jusqu'au port.

Pour en revenir à Port-aux-Basques, les conditions éoliennes constituent un élément important. Compte tenu de la taille de notre vaisseau, qui mesure environ 200 pieds, c'est une opération très risquée pour nos capitaines. Afin d'assurer la sécurité et le confort de nos passagers — notre priorité —, nous prenons cette décision avant de quitter le port.

**Le sénateur Munson :** Avez-vous une ligne spéciale pour appeler Environnement Canada? Nous pouvons tous communiquer avec le ministère pour connaître les prévisions météorologiques. Avez-vous un dispositif spécial pour vous alerter quand les conditions seront difficiles?

**Capt Madiwal :** Nous n'avons pas de ligne spéciale pour rejoindre Environnement Canada. Nous suivons le site web sur lequel les prévisions météorologiques sont mises à jour régulièrement. En plus, nous avons aussi un lien par l'intermédiaire de la gestion des urgences, car d'autres événements nous y sont communiqués. Nous nous fondons sur ces données pour arrêter des décisions.

**Le sénateur Munson :** Quel pourcentage des traversées totales représentent les 39 retards et les 16 voyages annulés? Je suppose que cela fait partie des statistiques. Représentent-ils 5 p. 100, 10 p. 100 ou 2 p. 100 par année?

**M. Hupman :** Vous voulez dire par année?

**Le sénateur Munson :** Oui, par année.

**M. Hupman :** Probablement moins de 2 p. 100. Sur le plan opérationnel, je tiens à préciser que notre organisme tient des réunions quotidiennes pour discuter de toutes les considérations dont nous devons tenir compte pour décider de faire ou non le voyage. Lorsqu'il est question de glace, nous nous en remettons aux cartes des glaces d'Environnement Canada.

**Le sénateur Munson :** À quel outil d'Environnement Canada?

**Mr. Hupman:** Ice charts. We look at those charts on a very regular basis during ice season to see where the ice is, which way it is flowing and how thick it is. We actually will alter our routes necessarily to avoid any concern around being stuck in the ice. We are looking at it every day. We are taking information not only from Environment Canada but from available local weather stations. We have weather stations at various locations from where we actually take the information as real time as we can.

**Capt. Madiwal:** In addition we have installed our own weather station in Port-aux-Basques, Newfoundland. We monitor the winds gust and the real time wind data. It assists us in the decision-making process.

**Senator Munson:** I have a few nuts and bolts questions here for Capt. Griffiths. I noticed in your chart on page 2 there are pilots all over the map so to speak. Quebec comes into play in the middle of it. Are the pilots who work in the Gaspé and through the southern part just below Labrador with the federal Crown too? Are you in touch with them?

**Capt. Griffiths:** Yes, sir. There are four authorities in the country. We cover what you see here. Laurentian Pilotage Authority covers the river and up to the north shore of the Quebec. The Great Lakes Pilotage Authority covers the seaway and the Great Lakes. The Pacific Pilotage Authority covers the West Coast of the country.

If you see a town called Restigouche in blue in Northern New Brunswick, just north of it on the south shore of the Gaspé Peninsula in the Bay of Chaleur there is actually a small sliver of Quebec that falls within our jurisdiction. It is a very small portion of Quebec. Outside of that it is all the Laurentian Pilotage Authority.

**Senator Munson:** Do you have any language issues?

**Capt. Griffiths:** We don't have any language issues with us, no.

**Senator Munson:** Your pilot authorities in that area dealing with Quebec are bilingual.

**Capt. Griffiths:** Yes, the northern New Brunswick pilots are.

**Senator Munson:** I am sure there is a language of the sea and so on and so forth. Does the pilotage authority have any language issues at all dealing with foreign ships coming in? Can that become a problem from time to time? I have heard it could.

**Capt. Griffiths:** Absolutely, senator. The international language of the sea is English. Everyone is supposed to speak English but varying degrees of English are used in different ships and in different ports. That is a necessary evil our pilots deal with

**M. Hupman :** Les cartes des glaces. Nous examinons ces cartes très régulièrement pendant la saison des glaces pour voir où se trouvent les glaces, la direction dans laquelle elles dérivent et leur épaisseur. Dans les faits, nous modifions nos trajets par nécessité pour éviter de nous retrouver coincés dans les glaces. Nous examinons les cartes tous les jours. Nous prenons des renseignements non seulement d'Environnement Canada, mais aussi de stations d'observation météorologique locales à divers endroits qui peuvent nous donner les renseignements les plus à jour possible.

**Capt Madiwal :** En outre, nous avons installé notre propre station d'observation météorologique à Port-aux-Basques, à Terre-Neuve. Nous surveillons les rafales de vent et les données en temps réel sur les vents. Cela nous aide à prendre des décisions.

**Le sénateur Munson :** J'ai quelques questions techniques pour le capitaine Griffiths. J'ai remarqué dans votre tableau à la page 2 qu'il y a des bateaux-pilotes partout, en quelque sorte. Le Québec entre en jeu au milieu de tout cela. Les pilotes qui travaillent dans la région de Gaspé et dans la partie méridionale juste en dessous du Labrador sont-ils aussi au service de l'État? Êtes-vous en contact avec eux?

**Capt Griffiths :** Oui, monsieur. Il y a quatre administrations au pays. Nous couvrons ce que vous voyez ici. L'Administration de pilotage des Laurentides couvre le fleuve jusqu'à la rive nord du Québec. L'Administration de pilotage des Grands Lacs couvre la voie maritime et les Grands Lacs, et l'Administration de pilotage du Pacifique couvre la côte Ouest du pays.

Si vous voyez une ville appelée Restigouche en bleu dans le nord du Nouveau-Brunswick, juste au nord de cet endroit, sur la rive sud de la péninsule gaspésienne dans la baie des Chaleurs, il y a une petite lamelle du territoire québécois qui relève de nous. C'est une toute petite partie du Québec. Le reste relève de l'Administration de pilotage des Laurentides.

**Le sénateur Munson :** Avez-vous des problèmes au plan linguistique?

**Capt Griffiths :** Non, nous n'en avons aucun.

**Le sénateur Munson :** Le personnel des administrations de pilotage qui fait affaire avec le Québec dans cette région est bilingue.

**Capt Griffiths :** Oui les pilotes du nord du Nouveau-Brunswick le sont.

**Le sénateur Munson :** Je suis certain qu'il existe un jargon des marins et tout. L'Administration de pilotage a-t-elle le moindre problème linguistique lorsqu'elle fait affaire à des navires étrangers? Cela peut-il poser problème de temps à autre? J'ai entendu dire que ce pouvait être le cas.

**Capt Griffiths :** Absolument, sénateur. La langue internationale de la mer est l'anglais. Tout le monde est censé parler anglais, mais les niveaux d'anglais varient d'un navire et d'un port à l'autre. C'est un mal nécessaire avec lequel nos pilotes

every day in all our ports from foreign flag ships. It is a challenge but there are a lot of ways you can deal with it. Our guys do a very good job at it so it is dealt with.

**Senator Munson:** I have a final question here. I am just curious all the time. Who trains the pilots? Do they just have local knowledge or have they been part of perhaps the navy at one time? Have they been fishermen at one time?

We see the immense amount of work they do particularly in this harbour moving these ships around. I understand they are now heightening the bridge because of the massive containers that are coming in. I am sure Senator McInnis knows the story but I don't. I understand they are only doing three metres. How do you work in conjunction with all of that?

**Capt. Griffiths:** To your first question, masters come to us from varying degrees of disciplines from tugboat captains to ferry captains, the Coast Guard, the navy, commercial shipping or you name it. They all come to be pilots.

The training program in Halifax can take about three years. When a master mariner joins our authority he starts off as an apprentice and basically watches and learns for three to four months in about 100 different jobs. At the end of that they will be examined on local knowledge of the harbour. It is a written and oral exam that takes about a full day to do. They will be questioned on every corner, every contour, every buoy, every nook and cranny in the harbour he has to know by memory.

If he passes that, which they all do, he will get the lowest of tonnage licences to conduct pilotage. For all ships under 10,000 tonnes he can do on his own but he still has to train on every ship above that.

**Senator Munson:** Is he or she a salaried employee?

**Capt. Griffiths:** In our authority they are all salaried employees. That is not the case in the river or in B.C.

**Senator Munson:** The new container ships that are coming in are obviously posing another risk. Just taking a look visually sometimes the size of these things defies gravity. They are higher than the buildings in Halifax.

**Capt. Griffiths:** They are all calculated before they arrive. We take into consideration their air draft. That is basically from the waterline to the top of the whip of the VHF antenna. That is usually the highest point of the ship. If it is 41 metres or less it can go into The Narrows. The tide comes into effect.

composent chaque jour dans tous nos ports quand ils accueillent des navires étrangers. C'est difficile, mais il y a bien des façons de traiter la chose. Nos équipages s'en tirent très bien, alors il n'y a aucun problème.

**Le sénateur Munson :** J'ai une dernière question. Je suis curieux de savoir qui forme les pilotes. Ont-ils seulement des connaissances locales ou ont-ils déjà été dans la marine? S'agit-il d'anciens pêcheurs?

Nous voyons l'énorme quantité de travail qu'ils font en particulier dans ce port pour déplacer les navires. Je crois comprendre qu'ils relèvent maintenant le pont pour laisser passer des conteneurs massifs. Je suis sûr que le sénateur McInnis connaît l'histoire, mais pas moi. Je crois comprendre qu'on ne fait que le rehausser de trois mètres. Comment travaillez-vous avec tout cela?

**Capt Griffiths :** En réponse à votre première question, les capitaines nous arrivent de différentes disciplines; on y trouve de tout, des capitaines de remorqueurs aux capitaines de traversiers, en passant par des commandants de la Garde côtière, de la marine et de la marine marchande. Ils viennent tous pour être pilotes.

Le programme de formation offert à Halifax peut prendre environ trois ans. Lorsqu'un capitaine au long cours rejoint notre administration, il commence comme apprenti : en gros, il passe trois ou quatre mois à observer et à apprendre dans le contexte d'une centaine d'emplois différents. Au bout du compte, on lui fait passer un examen pour déterminer sa connaissance locale du port. Il s'agit d'une épreuve écrite et orale qui prend environ une journée complète. On lui pose des questions sur chaque coin, chaque contour, chaque bouée, chaque recoin du port qu'il doit connaître par cœur.

S'il réussit — et ils réussissent tous — il obtiendra les permis de pilotage pour le tonnage le plus bas. Il peut piloter seul tous les navires de moins de 10 000 tonnes, mais il doit toujours aller chercher de la formation pour piloter les navires au-dessus de cette limite.

**Le sénateur Munson :** S'agit-il d'un employé salarié?

**Capt Griffiths :** Dans notre administration, ce sont tous des employés salariés. Ce n'est pas le cas dans le fleuve ou en Colombie-Britannique.

**Le sénateur Munson :** Les nouveaux navires porte-conteneurs qui arrivent posent manifestement un autre risque. À vue de nez, il y en a d'aucuns dont la taille défie la gravité. Ils sont plus hauts que les immeubles à Halifax.

**Capt Griffiths :** Dans tous les cas, on calcule la taille des navires avant qu'ils arrivent. On tient compte de leur tirant d'air, c'est-à-dire à partir de la ligne de flottaison jusqu'au sommet du fouet de l'antenne VHF. C'est habituellement le point le plus élevé du navire. S'il mesure 41 mètres ou moins, il peut aller dans les Narrows. La marée entre en ligne de compte.

How many containers are on the ship will drop it down further into the water. The more weight on board, the lower it will sink which is better for us. Those are taken into consideration every time.

During The Big Lift project our pilots were at biweekly meetings with the bridge commission and the Halifax Port Authority every week from the day it started to make sure that shipping wouldn't be impacted in Halifax, to make sure there was communication with industry about the new heights of the bridge, when works were continuing and when work would stop. You name it: Everything that was going on with that bridge for shipping had a seat at that table.

**Senator Munson:** My final question is one that one of us usually asks because of our report. The question can be put in a positive way or a negative way. It is about the satisfactory aspect of communications dealing with the Coast Guard and dealing with other rescue operations.

Should more be done? Should there be better lines of communication? Is it working 100 per cent? On the negative part of the question, what are you dissatisfied with?

**Capt. Griffiths:** Communications as far as I am concerned can always be improved on every level. For the most part communications or improved communications are free. You don't have to pay for them. You just have to put an effort in to make it work.

On a level of satisfaction from our point of view I guess it might be a misunderstanding on when the Coast Guard would kick in or when a vessel of opportunity would be the right tool for the job. That could just be communications, sitting at the table with RCC and going over these things which we have yet to do.

Time slips by so fast, but communications can always be improved and we plan on doing it.

**Senator Munson:** I am sure others will explore that crucial aspect of it all.

**Senator McInnis:** We have noted your concern about being called by the JRCC. I am not going to get into that in any detail but you mentioned it several times. You are funded by member ports or by user pay?

**Capt. Griffiths:** It is user pay. Our tariff structure is based on a tariff, or charge for each ship. This will pay the pilot's salary, boat operations, my salary, our rent and leasehold improvements, everything.

**Senator McInnis:** How does the port get designated that you must have a pilot on board?

Le nombre de conteneurs qui se trouvent sur le navire le feront caler davantage dans l'eau. Plus il y a de poids à bord, plus il va caler, ce qui est préférable pour nous. Nous tenons toujours compte de ces éléments.

Pendant le projet Big Lift, nos pilotes ont assisté, dès le départ, à des réunions bihebdomadaires avec la commission du pont et des réunions hebdomadaires avec l'Administration portuaire d'Halifax pour s'assurer que la marine marchande ne serait pas touchée à Halifax et qu'on communiquerait avec l'industrie concernant la nouvelle hauteur du pont, la reprise des travaux et la fin de ceux-ci. On a abordé tous les points touchant ce pont dans le contexte de la marine marchande.

**Le sénateur Munson :** Ma dernière question en est une que l'un de nous pose normalement en raison du rapport que nous devons rédiger. Elle peut être posée de façon positive ou négative. Elle concerne la satisfaction à l'égard des communications avec la Garde côtière et les autres intervenants dans le cadre des opérations de sauvetage.

Devrions-nous en faire davantage? Devrions-nous mieux communiquer? La méthode actuelle fonctionne-t-elle à 100 p. 100? Et pour ce qui est de l'aspect négatif de la question : de quoi êtes-vous insatisfait?

**Capt Griffiths :** J'estime qu'il y a toujours moyen d'améliorer les communications à tous les niveaux. En règle générale, les communications ou les communications améliorées sont gratuites. Vous n'avez pas à les payer. Vous n'avez qu'à vous efforcer de les rendre efficaces.

Je pense que nous sommes insatisfaits lorsque nous avons un malentendu quand vient le temps de déterminer s'il est préférable que la Garde côtière ou un navire de passage intervienne dans une situation donnée. Il est possible que ce ne soit qu'une question de communications, qu'il suffise de s'asseoir avec les représentants du centre de coordination de sauvetage pour passer en revue les choses qu'il nous reste à faire.

Le temps file, mais il y a toujours moyen d'améliorer les communications, et nous prévoyons le faire.

**Le sénateur Munson :** Je suis certain que d'autres exploreront cet aspect crucial de la question.

**Le sénateur McInnis :** Nous avons remarqué que vous étiez préoccupés à l'idée de recevoir un appel du centre conjoint de coordination de sauvetage. Je ne vais pas entrer dans les détails, mais vous l'avez mentionné à plusieurs reprises. Êtes-vous financés par les ports membres ou par les utilisateurs-payeurs?

**Capt Griffiths :** Par les utilisateurs-payeurs. Notre structure tarifaire est fondée sur un tarif ou un droit imposé à chaque navire. Il permet de payer le salaire du pilote, les opérations des bateaux, mon salaire, notre loyer, les améliorations locatives, tout.

**Le sénateur McInnis :** Comment détermine-t-on qu'il doit y avoir un pilote à bord dans un port?

**Capt. Griffiths:** It is through a process that is called a PRMM. Senator Manning knows all too well what that acronym stands for. It is essentially a risk assessment conducted by a third party facilitator on behalf of the board of directors of the APA. A study would be conducted on the risks of a new port being developed or traffic being changed significantly in a port if they are starting to send oil in now that was never there before and the risk is so low that it doesn't need compulsory pilotage. A recommendation would be made by that third party facilitator to say it should be compulsory pilotage from now on or it can remain the way it is. That recommendation is put to the board. They either accept it or reject it. Then a regulation is put through into The Canada Gazette. That is how a port becomes compulsory or non-compulsory.

**Senator McInnis:** Take a port like Sheet Harbour which requires a pilot. Does the pilot have to have another person to take him to the ship or how does that work?

**Capt. Griffiths:** Today Sheet Harbour is non-compulsory. A pilot is not compulsory in Sheet Harbour.

**Senator McInnis:** Oh, really.

**Capt. Griffiths:** No.

**Senator McInnis:** It used to be.

**Capt. Griffiths:** It used to be. Traffic dried up dramatically years ago but funnily enough we are studying that port again. We are going through all our ports in Nova Scotia, New Brunswick, Newfoundland and P.E.I. and doing an overview of traffic to see if things have changed in the last five years. Does it warrant a closer look? Should we study this again?

With the traffic in the last couple of years increasing in Sheet Harbour we are taking a look at it. Is there enough risk that tips the threshold to warrant compulsory pilotage or should it remain the same today? We are studying that today.

**Senator McInnis:** You can have some fairly inclement weather. We saw your pictures of the pilot going up the ladder on some of these huge vessels. What happens in inclement weather when they are just unable to do that? Does the ship drop anchor? What happens?

**Capt. Griffiths:** A few things can happen. First, Ships don't come into port if we can't board them. That can happen.

Second, depending on the geography and what port we are talking about, some weather might exist right at the boarding station but conditions might be okay to board a pilot just inside the boarding area. In that case if you flip to the page 5 where it shows our pilot boats, our new pilot boat fleet is equipped with advanced technology to lead ships in. We have provisions and

**Capt Griffiths :** On suit la méthode de gestion des risques de pilotage. Le sénateur Manning sait trop bien de quoi il s'agit. C'est essentiellement une évaluation des risques menée par un tiers facilitateur au nom du conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. On mènerait une étude sur les risques relatifs au développement d'un nouveau port ou à l'augmentation importante du trafic dans un port si on commence à expédier du pétrole qu'on n'expédiait pas avant et que le risque est si faible qu'un pilotage obligatoire n'est pas nécessaire. Le tiers facilitateur recommanderait que le pilotage soit désormais obligatoire ou que l'on maintienne le statu quo. Cette recommandation serait présentée au conseil, qui l'accepterait ou la rejetterait. Ensuite, un règlement serait publié dans la *Gazette du Canada*. Voilà comment un port devient obligatoire ou non obligatoire.

**Le sénateur McInnis :** Prenez un port comme celui de Sheet, qui exige un pilote. Le pilote doit-il demander à une autre personne de l'emmener au navire? Comment cela fonctionne-t-il?

**Capt Griffiths :** Aujourd'hui, le port de Sheet est non obligatoire. Il n'est pas obligatoire d'avoir un pilote dans ce port.

**Le sénateur McInnis :** Oh, vraiment.

**Capt Griffiths :** Non.

**Le sénateur McInnis :** Avant, c'était obligatoire.

**Capt Griffiths :** Ce l'était, oui. Le trafic a diminué de façon dramatique il y a un certain nombre d'années mais, curieusement, nous étudions à nouveau ce port. Nous examinons tous nos ports en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard et faisons un survol du trafic pour voir si la situation a changé au cours des cinq dernières années. Doit-on l'examiner de plus près? Devrions-nous l'étudier à nouveau?

Compte tenu de l'augmentation du trafic dans le port de Sheet au cours des dernières années, nous l'examinons. Nous essayons actuellement de déterminer s'il y a suffisamment de risques pour justifier le pilotage obligatoire ou s'il y a lieu de maintenir le statu quo.

**Le sénateur McInnis :** Il est possible d'avoir du temps relativement mauvais. Nous avons vu vos photos du pilote qui montait dans l'échelle dans certains de ces énormes navires. Que se passe-t-il lorsque le temps est mauvais et qu'il lui est impossible de le faire? Le navire jette-t-il l'ancre? Qu'arrive-t-il?

**Capt Griffiths :** Un certain nombre de choses peuvent se produire. Premièrement, les navires n'entrent pas dans le port si nous sommes incapables de monter à leur bord. Cela peut arriver.

Deuxièmement, selon la géographie et le port dont il est question, les conditions météorologiques peuvent être mauvaises au poste d'embarquement, mais assez bonnes tout juste à l'intérieur de l'aire d'embarquement pour faire embarquer un pilote. Dans ce cas, si vous vous rendez à la page 5 où il est question de nos bateaux-pilotes, notre nouvelle flotte est équipée

regulations that allow us to have a pilot on the pilot boat to lead a vessel in through the pilotage zone and a safe place where he can board. That is another option.

Third, if it is departure we are talking about we have overcarried pilots many times. If the weather is not fit to get a pilot off he will just stay on board the tanker or the container ship and get off at the next port of call. Shipping companies are more than willing to do that. It is a small fraction of charge compared to what delaying their schedule by one or two days would be. Our pilots pack a bag. They join the ship and see you in a couple of days.

**Senator Poirier:** Actually a good part of my questions has already been addressed by somebody else. I am just going to expand a bit on what Senator McInnis mentioned. The pilot boats belong to the Crown corporation. Am I right?

**Capt. Griffiths:** They belong to us, yes.

**Senator Poirier:** And the pilots are employees?

**Capt. Griffiths:** They are employees, yes.

**Senator Poirier:** I know you mentioned that the Coast Guard usually just reaches out to you maybe a couple of times a year. On a typical day are there any times that you have had to go out to respond to a call that you would have received but ran into trouble and needed to call them to come and help you guys?

**Capt. Griffiths:** No.

**Senator Poirier:** Going back to the first group, and again one of my colleagues touched on this also, the capability or capacity to have 3,010 is that per vessel or is that the total of your four vessels?

**Mr. Hupman:** The total of the four vessels.

**Senator Poirier:** I know the question was asked whether you felt that you had the ability in the case of an emergency to evacuate all your boats at one time. The reason I want to touch on it again is that in our visit to Greenwood yesterday a concern was brought up about the increased number of larger vessels coming in like cruise ships over the last few years and as we go forward.

They continue ongoing training to make sure that they have the ability to be handled if ever there was a disaster. Right now their fear is if there ever was something major do they have with all their partners the ability to be able to save and rescue as many people as possible. Do you feel very confident that you would have that ability within your ferries at this point or you would reach out to your partners?

**Mr. Hupman:** Start with the requirement that we have as Capt. Madiwal said earlier. If we were in a situation en route where we had to evacuate the vessel we have the capacity to put

d'une technologie avancée qui guide les bateaux. Nous avons des dispositions et des règlements qui nous autorisent à avoir un pilote à bord du bateau-pilote pour piloter un navire dans la zone de pilotage et jusqu'en lieu sûr où il peut embarquer. C'est une autre option.

Troisièmement, s'il est question de départ, nous avons transporté des pilotes à maintes reprises. Si le temps est trop mauvais pour faire débarquer un pilote, il restera tout simplement à bord du navire-citerne ou du porte-conteneur et débarquera au port d'escale suivant. Les transporteurs maritimes sont plus que disposés à le faire. Cela représente une petite fraction du coût qu'ils devraient payer en retardant leur horaire d'un jour ou deux. Nos pilotes apportent une valise. Ils rejoignent le navire et reviennent quelques jours plus tard.

**La sénatrice Poirier :** En fait, une bonne partie de mes questions ont déjà été posées par quelqu'un d'autre. Je vais simplement m'étendre un peu sur ce que le sénateur McInnis a mentionné. Les bateaux-pilotes appartiennent à la société d'État. Ai-je raison?

**Capt Griffiths :** Ils nous appartiennent, oui.

**La sénatrice Poirier :** Et les pilotes sont des employés?

**Capt Griffiths :** Ce sont des employés, oui.

**La sénatrice Poirier :** Je sais que vous avez mentionné que la Garde côtière ne fait habituellement appel à vous que deux ou trois fois par année peut-être. Pendant une journée normale, vous est-il arrivé de devoir vous déplacer pour répondre à un appel que vous auriez reçu, mais d'avoir eu des problèmes et d'avoir dû les appeler pour venir vous aider?

**Capt Griffiths :** Non.

**La sénatrice Poirier :** Pour en revenir au premier groupe, et encore une fois un de mes collègues en a parlé, est-ce que la capacité d'accueillir 3 010 passagers est par navire ou pour vos quatre navires combinés?

**M. Hupman :** Pour nos quatre navires combinés.

**La sénatrice Poirier :** Je sais qu'on vous a déjà demandé si, en cas d'urgence, vous estimiez pouvoir évacuer tous les passagers de vos bateaux en même temps. La raison pour laquelle je veux y revenir est que, pendant notre visite à Greenwood hier, on a soulevé une préoccupation concernant le nombre accru de grands navires — comme des navires de croisière — qui y arrivent depuis quelques années et qui continueront de le faire.

Ils font de la formation continue pour veiller à avoir la capacité de réaction nécessaire en cas de catastrophe. Ce qui les préoccupe actuellement, c'est de savoir s'ils ont la capacité, avec tous leurs partenaires, de sauver le plus de gens possible en cas d'incident majeur. Avez-vous la certitude, en ce moment, que vos traversiers ont cette capacité, ou devrez-vous demander l'aide de vos partenaires?

**M. Hupman :** Parlons d'abord de l'exigence à laquelle nous devons satisfaire, dont le capitaine Madiwal a parlé plus tôt. Pendant une traversée, si nous nous retrouvions dans une

everybody into life rafts and lifeboats in the water. We have the ability to evacuate the vessel. Once you evacuate the vessel and you have all these people in the water that is when you get into the mass rescue operation we were talking about. Potentially you have 1,000 in the water in rafts. Given the harsh conditions of the gulf you don't know what the conditions could be like in any length of time say in the middle of February or even in July it can get really cold.

When Captain Madiwal talked about the mass rescue services or operations that is the area where we don't have a lot of knowledge as to whether there is a capacity there within the Coast Guard to actually help or whether they would have to call upon a bunch of partner groups.

**Senator Poirier:** I think they would have to go to a bunch of partners from what I am hearing, yes. My very last question to you is: Being on the water, which is what you do every day, how many times would you have had to reach out to people to come to help you rescue, compared to how many times you would have had to help somebody else in distress out there?

**Mr. Hupman:** I have been with the organization about 18 years. I can't ever remember us actually reaching out to an organization to come help.

**Senator Poirier:** But you have reached out to help.

**Mr. Hupman:** We have been reached out to help probably on average twice per year. I think it is sort of like what Sean said. We have become a vessel of opportunity.

Our vessels have fast rescue crafts. We can deploy a fast rescue craft and go quickly to the emergency. We have a lot of trained individuals. We also have hospital rooms on our vessels for medical emergencies. They are more for onboard medical emergencies but in the event. We also have helipads, as Capt. Madiwal said, in the event that we needed to do some type of air medevac. We have those capabilities as well.

The big issue is that we have a big vessel. It is a 200-metre vessel. When you are coming up on a small fishing vessel you have to make sure that you know what you are doing. Sometimes we actually just provide coverage. We will actually go upwind in a situation and just provide some lea of the wind or lea of the weather so that people can perform emergency duties as necessary.

**Senator Poirier:** Would that call come from JRCC?

**Mr. Hupman:** Yes, but we will respond to hails on the set as well. If we think that we are the closest we will actually hail in and say that we are responding.

situation où l'évacuation du navire était nécessaire, nous aurions la capacité de faire monter tous les passagers dans des radeaux de sauvetage et des embarcations de sauvetage. Nous sommes en mesure d'évacuer le navire. C'est à ce moment-là, lorsque tous les passagers sont dans des embarcations, que commence l'opération de sauvetage massive dont nous parlions. On pourrait avoir 1 000 personnes sur l'eau, dans des radeaux. Étant donné les conditions difficiles dans le golfe, on ne peut prédire quelles seront les conditions pendant une période de temps donnée. À titre d'exemple, il peut faire extrêmement froid à la mi-février, et même en juillet.

En ce qui concerne les services ou les opérations de sauvetage massives dont le capitaine Madiwal a parlé, nous n'avons pas une très bonne connaissance des capacités d'intervention directe de la Garde côtière, et nous ignorons si elle devrait faire appel à divers groupes de partenaires.

**La sénatrice Poirier :** D'après ce que j'ai entendu, elle devrait en effet faire appel à divers partenaires. La dernière question que je souhaite vous poser est la suivante : vous vous retrouvez sur l'eau tous les jours; combien de fois avez-vous demandé l'aide d'autres personnes pour une opération de sauvetage, et combien de fois avez-vous prêté assistance à une personne en détresse?

**M. Hupman :** Je travaille au sein de l'organisation depuis environ 18 ans. Je n'ai pas souvenir que nous ayons demandé l'aide d'une autre organisation.

**La sénatrice Poirier :** Mais vous avez porté secours à des gens.

**M. Hupman :** En moyenne, nous avons probablement dû intervenir deux fois par année. Je pense que cela correspond en quelque sorte aux propos de Sean. Nos navires sont devenus des bâtiments d'occasion.

Nos navires sont équipés d'embarcations de sauvetage rapide, que nous pouvons déployer pour nous rendre rapidement sur les lieux d'une urgence. Bon nombre de nos employés ont reçu une formation. Nos navires comptent également des salles médicales, pour les urgences. Elles servent davantage aux urgences médicales à bord, mais elles peuvent être utilisées au besoin. Nous avons également des aires d'atterrissage d'hélicoptères, comme le capitaine Madiwal l'a indiqué, dans les cas où une évacuation médicale aérienne serait nécessaire. Nous avons donc ces capacités supplémentaires.

Le problème principal est la taille considérable du navire, qui fait 200 mètres de longueur. Il faut donc savoir ce que l'on fait lorsqu'on s'approche d'un petit navire de pêche. Parfois, nous ne faisons qu'offrir une protection. Nous nous plaçons en amont du vent et nous protégeons l'autre navire du vent ou des intempéries pour que les gens puissent procéder aux mesures d'urgence nécessaires.

**La sénatrice Poirier :** L'appel viendrait alors du CCCOS?

**M. Hupman :** Oui, mais nous répondons aussi aux appels vocaux. Si nous estimons que notre navire est le plus proche, nous répondons à l'appel pour indiquer que nous allons intervenir.

**The Chair:** I have a follow-up question. Earlier, Capt. Griffiths, you mentioned the fact that at one time you had to make a decision not to go and participate in a request for assistance. Trying to make that decision has to be very tough because the situation could turn into a life and death after you made that decision.

I understand the corner that you find yourselves in sometimes when the request comes in. I am just wondering what process is in place? Is that a decision of your own? Is that a joint decision? How is that decision reached?

**Capt. Griffiths:** That particular decision was reached over taking all the facts and putting them on to the table at once. We had a ship that was passing by Sydney on its way down the coast of Nova Scotia. The Coast Guard or JRCC didn't see the severity to warrant a medevac by cutter or helicopter. It was night time. The seas were three metre to four metres. The pilot boat wasn't equipped with emergency response. There was no training. With all those things together I felt there was too much risk for the casualty for us to go based on his condition at the time. I believe the ship just continued on to Halifax. The ship came in under pilotage. He got off and was taken to the hospital by the agent.

**The Chair:** Was there a follow-up discussion with JRCC on that? I am just wondering about how they make the request. I fully understand where you are coming from with the decision you made. With regard to the decision that was made at JRCC to make contact with you in the first place, was there any follow-up discussion on that or a plan B put in place for the next time something like that would happen?

**Capt. Griffiths:** Yes. Since that time we developed a protocol for when being tasked by JRCC for different responses and put an excerpt in the program about medevac or non-life threatening medevacs. They shouldn't be done by the authority at all.

We had a follow-up conversation with RCC after the fact. They agreed with our position. They just wanted to ask to see if we would be willing to do it. It seems to be on speed dial sometimes in different companies that there is a pilot boat always in the harbour, always manned and ready to go; let's just call them. We just can't. It is not our business. It is not our core.

They agreed with our decision not to do that. It was too risky for the casualty and they continued the vessel on to Halifax.

**Senator Enverga:** Whenever you help CCG there is a cost to you to do it. Do you get reimbursed? Do you ask for reimbursement?

**Le président :** J'ai une question complémentaire. Plus tôt, capitaine Griffiths, vous avez mentionné que vous avez dû, à une occasion, prendre la décision de ne pas intervenir en réponse à une demande d'aide. Il doit être très difficile de prendre une telle décision parce qu'après, la situation peut devenir une question de vie ou de mort.

Je comprends la situation difficile dans laquelle vous vous retrouvez parfois lorsque vous recevez une demande d'assistance. Je me demande simplement comment cela fonctionne. La décision relève-t-elle uniquement de vous? Est-ce une décision commune? Comment en arrive-t-on à cette décision?

**Capt Griffiths :** Cette décision précise a été prise après un examen de tous les faits, simultanément. Nous avions un navire qui passait à proximité de Sydney dans son trajet le long de la côte de la Nouvelle-Écosse. Selon la Garde côtière ou le CCCOS, la situation n'exigeait pas une évacuation médicale par canot de service ou par hélicoptère. C'était la nuit, et il y avait des vagues de trois à quatre mètres. Le bateau-pilote n'était pas équipé de matériel d'intervention d'urgence et son personnel n'avait aucune formation. Compte tenu de tous ces facteurs et de sa condition à ce moment-là, j'ai jugé qu'il serait trop risqué d'intervenir. Je crois que le navire a simplement poursuivi sa route jusqu'à Halifax. Un pilote a amené le navire au port. L'homme a été transporté à l'hôpital par un agent.

**Le président :** Y a-t-il eu un suivi avec le CCCOS concernant cet incident? Je me demande simplement sur quoi ils ont fondé la demande. Je comprends très bien les motifs de votre décision. En ce qui concerne la décision initiale prise par le CCCOS, qui était de vous contacter, y a-t-il eu un suivi à cet égard? A-t-on mis en place un plan B en prévision d'un éventuel incident de ce genre?

**Capt Griffiths :** Oui. Nous avons depuis élaboré un protocole pour les diverses demandes d'interventions qui nous sont faites par le CCCOS. Nous avons inclus dans ce protocole des passages sur les évacuations médicales et les évaluations médicales pour les blessures ne mettant pas la vie en danger. L'Administration ne devrait pas se charger de telles situations.

Nous avons eu des discussions de suivi avec le CCCOS après l'incident. Les gens du CCCOS ont souscrit à notre position; ils voulaient simplement savoir si nous étions prêts à le faire. Certaines entreprises semblent parfois se dire qu'étant donné qu'il y a toujours, dans le port, un bateau-pilote doté en personnel et prêt à intervenir, il suffit de l'appeler. Toutefois, nous ne pouvons le faire; cela ne relève pas de nous et cela ne fait pas partie de nos activités principales.

Ils ont accepté notre décision de ne pas le faire. Le risque de perte était trop grand, et ils ont laissé le navire poursuivre sa route jusqu'à Halifax.

**Le sénateur Enverga :** Lorsque vous aidez la GCC, cela entraîne des coûts. Vous sont-ils remboursés? Demandez-vous un remboursement?

**Capt. Madiwal:** Negative. Actually we do not ask for reimbursement because I think under the Canada Shipping Act it is our duty to assist in a distress. Depending on the area where the vessel is and as we may be the vessel of opportunity there as Murray alluded to we will have to go and rescue. That is the primary responsibility for any mariner and any ship operator.

**Capt. Griffiths:** It is the same thing for us. We don't ask for reimbursement or charge for those services. We are mandated to do them anyway as the captain said.

**Capt. Madiwal:** It is covered under not only the Canada Shipping Act but also the International Convention on Marine Search and Rescue, UN Convention on the High Seas and UN Convention on Laws of the Sea.

**The Chair:** There was certainly some candid conversation. We thank you very much for taking the time to join us here this morning.

As our next order of business, senators, is it agreed that we can have parts of the meeting recorded without causing any disruption to our hearings?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** I would like to thank Senator Poirier for taking care of our media requests in the French language. I come from Newfoundland. There are days I am still working on the English language so I am going to let Senator Poirier take care of the French.

For our next panel we will be hearing about and discussing maritime search and rescue from the point of view of fishermen and the fisheries industry. I would like to ask our guests to introduce themselves first, and then I understand some of them will have opening remarks.

**Mitchell Jollimore, Secretary, Prince Edward Island Fishermen's Association:** Mitchell Jollimore, Secretary, Prince Edward Island Fishermen's Association.

**Craig Avery, President, Prince Edward Island Fishermen's Association:** Craig Avery. I am President, Prince Edward Island Fishermen's Association and a member of Zone 3, Prince Edward Island Coast Guard Auxiliary.

[Translation]

**Jean Lanteigne, President, Canadian Council of Professional Fish Harvesters:** My name is Jean Lanteigne. I am the CEO of the Fédération régionale acadienne des pêcheurs professionnels, located in Shippagan, New Brunswick. In that capacity, I also am the President of the Canadian Council of Professional Fish Harvesters, which represents fish harvesters all across the country.

**Capt Madiwal :** Non, nous ne demandons pas un remboursement. Je crois savoir qu'en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous avons le devoir de prêter assistance à un navire en détresse. Cela dépend de l'endroit où se trouve le navire. Il est possible que nous soyons le bâtiment d'occasion, dont Murray a parlé. À ce moment-là, nous serons tenus de mener une opération de sauvetage. Il s'agit là de la principale responsabilité de tout marin et de tout exploitant de navire.

**Capt Griffiths :** Il en va de même de notre côté. Nous ne demandons aucun remboursement et nous ne facturons pas ces services. Comme le capitaine l'a indiqué, nous sommes tenus de le faire de toute façon.

**Capt Madiwal :** Ce n'est pas seulement une exigence en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Cela fait aussi partie de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, de la Convention des Nations Unies sur la haute mer et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

**Le président :** C'était une franche discussion. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de vous joindre à nous ici ce matin.

Chers collègues, notre prochain point à l'ordre du jour est le suivant : est-il convenu de permettre l'enregistrement d'une partie de la réunion, pourvu que cela ne nuise pas à nos délibérations?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** J'aimerais remercier la sénatrice Poirier de s'être occupée des demandes des médias francophones. Je viens de Terre-Neuve. Comme je cherche toujours à maîtriser la langue anglaise, certains jours, je vais laisser la sénatrice Poirier s'occuper des choses qui se font en français.

Avec notre prochain groupe d'experts, nous discuterons des activités de recherche et de sauvetage maritimes du point de vue des pêcheurs et de l'industrie de la pêche. Dans un premier temps, je demanderais à nos invités de se présenter, puis nous passerons aux exposés que certains d'entre eux ont préparés, d'après ce que je comprends.

**Mitchell Jollimore, secrétaire, Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard :** Mitchell Jollimore, secrétaire, Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Craig Avery, président, Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard :** Craig Avery. Je suis président de l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard et membre de la zone 3, la Garde côtière auxiliaire de l'Île-du-Prince-Édouard.

[Français]

**Jean Lanteigne, président, Conseil canadien des pêcheurs professionnels :** Je suis Jean Lanteigne, directeur général de la Fédération régionale acadienne des pêcheurs professionnels, située à Shippagan, au Nouveau-Brunswick. À ce titre, j'assume les fonctions de directeur général et de président du Conseil canadien des pêcheurs professionnels, qui représente les pêcheurs dans l'ensemble du pays.

[English]

**Stewart Franck, Executive Director, Fisheries Safety Association of Nova Scotia:** Good morning, my name is Stewart Franck, Executive Director, Fisheries Safety Association of Nova Scotia.

**The Chair:** Mr. Avery you have the floor.

**Mr. Avery:** Good morning, Chairman Manning and Senate committee members. I am Captain Craig Avery. I am also President, Prince Edward Island Fishermen's Association, the PEIFA.

In addition to my association duties I have fished various species for over 40 years. I have been a member of the Coast Guard Auxiliary for 16 years. With me today is Captain Mitchell Jollimore, an active fisher and member of our PEIFA executive.

Search and rescue is an issue that is very important to me and the 1,300 core fishers I represent. We are a key component of the overall search and rescue activities that take place in the coastal waters off P.E.I. We take our responsibilities very seriously and appreciate the opportunity to offer input on the challenges and opportunities from an auxiliary member's perspective.

On Prince Edward Island the Coast Guard Auxiliary consists of 99 members. There are two zones, my zone 3 which has 50 members and zone 4 consisting of 49 members. The majority of our auxiliary fleet consists of fishing boats that are between 40 and 45 feet in length.

We also understand that there is a target number of 20 per cent of rescue calls to be handled by the Coast Guard Auxiliary as per the information on the Coast Guard SAR site. In the past few years we have seen an increasing dependence on the Coast Guard Auxiliary to do boat tow-ins during our active fishing seasons. We are referring to situations when the disabled craft and crew are not in danger.

We suggest that when a Coast Guard boat is available there should be a function of full-time Coast Guard staff as a callout could represent a significant loss of income for auxiliary members depending on the timing of the season. Generally these financial losses are not recoupable.

At present P.E.I. has two boats out of 44 Coast Guard boats based in Atlantic Canada. It is our recommendation with the availability of a third search and rescue boat on Prince Edward Island most of the recreational boat tow-ins could be carried out by the Coast Guard during fishing season.

[Traduction]

**Stewart Franck, directeur exécutif, Fisheries Safety Association of Nova Scotia :** Bonjour. Je m'appelle Stewart Franck, et je suis le directeur général de la Fisheries Safety Association of Nova Scotia.

**Le président :** La parole est à vous, monsieur Avery.

**M. Avery :** Monsieur le président Manning, mesdames et messieurs les membres du comité sénatorial, bonjour. Je suis le capitaine Craig Avery. Je suis également président de l'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard, ou PEIFA.

Outre mes fonctions au sein de l'association, j'ai pratiqué la pêche de diverses espèces pendant plus de 40 ans. J'ai été membre de la Garde côtière auxiliaire pendant 16 ans. Aujourd'hui, je suis accompagné du capitaine Mitchell Jollimore, un pêcheur actif qui est membre de la direction de la PEIFA.

Les activités de recherche et sauvetage sont un enjeu très important pour moi et pour les 1 300 pêcheurs professionnels désignés que je représente. Nous formons un élément clé des activités de recherche et sauvetage menées dans les eaux côtières au large de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous nous acquittons de nos responsabilités avec le plus grand sérieux et nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de présenter nos observations sur les défis et les possibilités qui existent, en tant que membres auxiliaires.

La Garde côtière auxiliaire de l'Île-du-Prince-Édouard compte 99 membres, répartis dans deux zones. La zone 3, dont je fais partie, compte 50 membres, et la zone 4 en compte 49. Notre flotte auxiliaire est principalement composée de bateaux de pêche d'une longueur de 40 à 45 pieds.

Nous savons également, selon les informations publiées sur la page de recherche et sauvetage du site web de la Garde côtière, qu'on vise à ce que la Garde côtière auxiliaire se charge de 20 p. 100 des appels de recherche et sauvetage. On a observé au cours des dernières années un recours accru aux services de la Garde côtière auxiliaire pour le remorquage de bateaux pendant la saison de pêche active. Il s'agit de situations où le navire en détresse et son équipage ne sont pas en danger.

Nous proposons que le personnel à temps plein de la Garde côtière soit placé sur appel, lorsqu'un navire de la Garde côtière est disponible, car la participation à de telles opérations pourrait représenter une perte de revenus considérable pour les membres auxiliaires, selon le moment de la saison. En général, ces pertes financières ne peuvent être recouvrées.

Actuellement, deux des 44 navires de la Garde côtière basés au Canada atlantique sont affectés à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous recommandons l'ajout d'un troisième navire de recherche et sauvetage à l'Île-du-Prince-Édouard, navire qui serait chargé de la plupart des remorquages de navires de plaisance pendant la saison de la pêche.

The Canadian Coast Guard and the Prince Edward Island Coast Guard Auxiliary have a strong history and longstanding relationship on P.E.I. There are many instances of both fleets standing side by side in times of great risk and danger to carry out the common goal of saving lives.

We are hopeful that these recommendations for improved service are seriously considered by the Senate committee in the crafting of its report as a way to better serve the marine community in saving lives.

The PEIFA and I appreciate the opportunity to address our concerns to the Senate committee and would welcome any questions regarding our recommendations that the senators may have.

I would also like to mention that we had an email this morning from a colleague of ours that represents the Mi'kmaq Confederacy of Prince Edward Island. Most of their vessels are in the same area where we are looking to put the new vessel.

I am going to let my friend, Mitch, read that email off if you don't mind. It is just a short note.

**Mr. Jollimore:** This note is from Ed Frenette, Fisheries Liaison Coordinator for the Mi'kmaq Confederacy of Prince Edward Island. It reads:

The Mi'kmaq Confederacy of P.E.I. fully supports putting a search and rescue vessel on the western end of Lobster Fishing Area 24, to be of support to the Lennox Island and Abegweit band fishermen.

[Translation]

**Mr. Lanteigne:** Good morning. I am going to speak in French.

Mr. Chair, senators of the committee, first, I would like to thank you for the invitation to appear before you. As the fish harvesters' representative, I can assure you that our members take marine safety very seriously.

The Canadian Council of Professional Fish Harvesters, the CCPFH, is a not-for-profit organization that supports the health and vitality of the Canadian fishing industry. Founded in 1995, CCPFH is made up of fishing organizations and is governed by a board of directors. The directors come from fish harvester organizations from across the country representing the Atlantic, Pacific, freshwater and First Nations fisheries.

The CCPFH's main objective is to ensure that fish harvesters have the required knowledge and skills for their trade and to meet the human resource needs of the Canadian fishing industry now and in the future. Of course, this objective includes the knowledge and skills required to safely sail the vessels of the Canadian fishing

La Garde côtière canadienne et la Garde côtière auxiliaire de l'Île-du-Prince-Édouard entretiennent depuis longtemps des relations étroites à l'Île-du-Prince-Édouard. Les deux flottes ont souvent participé ensemble à des opérations très risquées et dangereuses visant l'atteinte d'un objectif commun : sauver des vies.

Nous espérons que le comité sénatorial examinera attentivement ces recommandations visant l'amélioration du service dans le cadre de la préparation de son rapport et qu'il conclura que ces mesures permettront de mieux servir la communauté maritime et de sauver des vies.

L'Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard et moi-même sommes reconnaissants de l'occasion qui nous a été donnée de parler de nos préoccupations au comité sénatorial. C'est avec plaisir que nous répondrons aux questions des sénateurs concernant nos recommandations.

Je tiens aussi à mentionner que nous avons reçu ce matin un courriel d'un de nos collègues, qui représente la Confédération des Mi'kmaq de l'Île-du-Prince-Édouard. La plupart de leurs navires se trouvent dans la région pour laquelle nous recommandons l'ajout d'un nouveau navire.

Si vous le permettez, je vais laisser à mon ami, Mitch, le soin de vous lire le courriel. C'est un message très court.

**M. Jollimore :** C'est une note de M. Ed Frenette, qui est coordonnateur de la liaison avec les pêches pour la Confédération des Mi'kmaq de l'Île-du-Prince-Édouard. Elle se lit comme suit :

La Confédération des Mi'kmaq de l'Île-du-Prince-Édouard appuie sans réserve l'ajout d'un navire de recherche et sauvetage à l'extrémité ouest de la zone de pêche au homard 24, en appui aux pêcheurs des collectivités de Lennox Island et d'Abegweit.

[Français]

**M. Lanteigne :** Bonjour. Je vais parler en français.

Mesdames et messieurs les sénateurs, monsieur le président du comité, j'aimerais tout d'abord vous remercier de cette invitation à comparaître devant vous. En tant que représentant de pêcheurs, je peux vous affirmer que nos membres ont à cœur la sécurité maritime.

Le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) est un organisme sans but lucratif qui contribue à la santé et à la vitalité de l'industrie de la pêche au Canada. Créé en 1995, le CCPP est constitué d'organisations de pêcheurs et est régi par un conseil d'administration. Les administrateurs du conseil proviennent d'organisations de pêcheurs de partout au Canada qui représentent la côte de l'Atlantique, la côte du Pacifique, les pêches en eau douce et les pêches des Premières Nations.

Le CCPP a pour principal objectif de veiller à ce que les pêcheurs aient les connaissances et les compétences nécessaires pour exercer leur métier et répondre aux besoins de main-d'œuvre actuels et futurs de l'industrie de la pêche au Canada. Bien entendu, cet objectif inclut les connaissances et les compétences

fleet. These vessels number more than 20,000, the vast majority of which are less than 65 feet in length and are operated by independent owners.

Over the years, in an effort to strengthen the industry's culture of marine safety, the CCPFH has held a number of national workshops and conferences. The council has also helped to coordinate industry efforts through its participation in the Canadian Marine Advisory Council, the CMAC. The CCPFH has established marine safety training programs, such as the Master Class 4 distance education program. The council has also developed an electronic fishing vessel stability simulator in order to increase the understanding of stability and to reduce accidents.

There would be no virtue in talking about search and rescue, SAR, activities without linking them to prevention. After all, the most effective SAR activities are those that never happen. In the last 15 years, the fishing industry has helped to reduce the number of accidents on the water and to strengthen the culture of safety with the following initiatives: participating in CMAC, developing training geared to the needs of fish harvesters, establishing training across the country either by delivering the training directly or by collaborating with educational institutions, establishing regional health and safety organizations for fish harvesters, and hosting national workshops and conferences.

However, the industry considers that there is much left to do in terms of the awareness and distribution of safety information. In 2012, the Transportation Safety Board of Canada, the TSB, published a report on marine safety entitled "Safety Issues Investigation into Fishing Safety in Canada." The following passage appears on page 59 of the report:

As early as 1990, the Board recommended that TC "evaluate the effectiveness of its distribution practices for all marine safety information aimed at fishing masters and fishermen." In 1995, the Board again recommended that TC, together with other government departments, agencies and organizations, "immediately undertake a national safety promotion program for operators and crews of small fishing vessels to increase their awareness of the effects of unsafe operation practices on vessel stability."

I am sorry to inform you that, if such a program were undertaken, it was without the knowledge of fish harvesters and their organizations. In the same TSB report, we read:

...there is still work to do to make safety information more practical, easier to read and easier to find.

By the TSB's own admission, current communication efforts are not bearing fruit; the report also states:

nécessaires pour piloter de façon sécuritaire les navires de la flotte de pêche canadienne, qui compte plus de 20 000 vaisseaux dont la très vaste majorité mesurent moins de 65 pieds et sont opérés par des propriétaires indépendants.

Au cours des années, dans un effort de renforcer la culture de sécurité en mer de l'industrie, le CCPP a tenu plusieurs ateliers et des conférences nationales. Le conseil a aussi contribué à coordonner les efforts de l'industrie dans sa participation au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Entre autres, le CCPP a élaboré des programmes de formation en sécurité maritime, tels que le programme de formation à distance de Capitaine Classe IV. Le conseil a aussi développé un simulateur électronique de stabilité des navires de pêches afin d'augmenter la compréhension liée à la stabilité et de diminuer les accidents.

Il serait futile d'aborder le sujet des activités de recherche et de sauvetage (SAR) en les dissociant de la prévention. Après tout, les activités de SAR les plus efficaces sont celles qui n'auront jamais lieu. Au cours des 15 dernières années, l'industrie des pêches a contribué à diminuer le nombre d'incidents en mer et à renforcer la culture de la sécurité en mer grâce aux initiatives suivantes : la participation au CCMC; développement des formations adaptées aux besoins des pêcheurs; la mise sur pied de formations dans l'ensemble du pays en livrant directement la prestation de la formation ou en collaborant avec les maisons d'enseignement; la mise sur pied d'organismes de santé et de sécurité régionaux pour les pêcheurs; et les conférences et ateliers nationaux.

Toutefois, l'industrie considère qu'il reste beaucoup à faire en ce qui a trait à la sensibilisation et à la dissémination de l'information de sécurité. En 2012, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié le rapport d'enquête maritime intitulé *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada*. À la page 68 du rapport, on peut lire ce qui suit :

Dès 1990, le Bureau a recommandé que TC « évalue l'efficacité de ses méthodes de diffusion de l'information sur la sécurité maritime destinée aux capitaines de bateaux de pêche et aux pêcheurs ». En 1995, le Bureau a de nouveau recommandé que TC, en collaboration avec d'autres ministères, organisations et organismes gouvernementaux, « mette immédiatement sur pied un programme national de promotion de la sécurité destiné à sensibiliser les exploitants et les équipages des petits bateaux de pêche aux effets que les pratiques d'exploitation dangereuses peuvent avoir sur la stabilité des navires ».

J'ai le regret d'annoncer que si une telle initiative a été mise sur pied, ce fut à l'insu des pêcheurs et des organisations de pêcheurs. Toujours selon le même rapport du BST :

[...] il reste encore du travail à faire pour en arriver à ce que l'information de sécurité ait un caractère plus pratique, soit plus facile à lire et soit plus accessible.

De l'aveu même du BST, les efforts de communication actuels ne portent pas leurs fruits, car on peut lire ce qui suit dans le rapport :

Despite these recommendations, TSB investigations continue to find deficiencies associated with distributing safety messages and information. Following a 2001 accident involving the *Alex B. 1*, the Board found that SSBs [ship safety bulletins] “do not seem to be yielding the anticipated results.”

Fish harvesters’ organizations and safety associations in some regions are working to promote marine safety. However, we consider that the lack of coordination and collaboration on a national scale between the industry and Transport Canada remains an issue. In addition, the CCPFH produced a report on the national consultations it held with the industry on training. Although the consultations were not specifically focused on issues of marine safety, those issues occupied a major place in the discussions. The 2014 report reads:

More than ever, the fishing industry desires the implementation of a clearer, more coherent and more detailed communications strategy to inform fish harvesters about the Transport Canada’s Marine Personnel Regulations

One of the recommendations from the participants was for the industry and Transport Canada to join forces to increase awareness among all fish harvesters.

We recommend that Transport Canada collaborate with the industry to establish a clear, consistent and detailed communication strategy to promote marine safety and that Transport Canada support industry groups in their activities to promote marine safety to fish harvesters. We also recommend that Transport Canada maintain CMAC’s regional consultations, and CMAC’s two national meetings annually.

For search and rescue operations, as you know, the critical element is response time. I have to express our members’ great concern at the closures of some SAR stations.

For example, it is difficult to imagine how the closure of the Rivière-au-Renard station can improve response time. In effect, that closure hands responsibility for a major part of the St. Lawrence River and the gulf to the stations at Escoumins and Halifax. In addition to requiring longer response distances, these closures can compromise SAR activities in two ways: first, by compromising the ability to be fully understood in one or other of the official languages when communicating about emergency situations and second, the stations’ increased coverage distances and areas make it very difficult for the operators to become intimately acquainted with the territory to be covered. This increases the risk of badly targeted responses and, as a result, the risk of a tragedy.

Malgré ces recommandations, les enquêtes du BST continuent de faire ressortir des lacunes de sécurité associées à la diffusion des messages et de l’information relatifs à la sécurité. Après un accident survenu en 2001 qui a impliqué le *Alex B. 1*, le Bureau a constaté que les BSN « ne semblent pas donner les résultats escomptés ».

Les organisations de pêcheurs et les associations de sécurité dans certaines régions travaillent à promouvoir la sécurité maritime. Toutefois, nous considérons que le manque de coordination et de collaboration à l’échelle nationale entre l’industrie et Transports Canada n’est pas résolu. D’ailleurs, le CCPP a produit un rapport sur la consultation nationale qu’il a tenue auprès de l’industrie au sujet de la formation. Bien que la consultation n’ait pas visé particulièrement la sécurité maritime, ces enjeux ont occupé une place importante au sein des discussions. On peut lire ce qui suit dans le rapport de 2014 :

Plus que jamais, l’industrie de la pêche souhaite la mise en place d’une stratégie de communication plus claire, cohérente et détaillée pour informer les pêcheurs à l’égard du Règlement sur le personnel maritime de Transports Canada.

Les participants ont entre autres proposé que l’industrie et Transports Canada unissent leurs efforts pour sensibiliser tous les pêcheurs.

Nous recommandons que Transports Canada collabore avec l’industrie pour mettre en œuvre une stratégie de communication claire, cohérente et détaillée en ce qui a trait à la promotion de la sécurité maritime et que Transports Canada soutienne les groupes de l’industrie dans leurs activités de promotion de la sécurité maritime auprès des pêcheurs. Nous recommandons aussi que Transports Canada maintienne les consultations régionales du CCMC, de même que les deux rencontres nationales annuelles du CCMC.

En ce qui concerne les opérations de recherche et de sauvetage, comme vous le savez, le temps de réponse est l’élément critique. Je me dois d’exprimer les vives inquiétudes de nos membres face aux fermetures de certaines stations SAR.

Il est difficile d’imaginer, par exemple, comment la fermeture de la station de Rivière-au-Renard peut améliorer le temps de réponse. En effet, cette fermeture laisse prendre la relève aux stations des Escoumins et de Halifax pour une très grande partie du fleuve et du golfe du Saint-Laurent. En plus de créer des distances plus grandes d’intervention, ces fermetures peuvent compromettre les activités SAR de deux façons : premièrement, en compromettant la capacité d’être parfaitement compris dans l’une ou l’autre des langues officielles lors des communications dans les situations d’urgence, et deuxièmement, la distance et la superficie accrue du territoire couvert par ces stations rendent la tâche difficile pour les opérateurs d’acquérir une connaissance intime du territoire couvert. Cette situation augmente les risques d’interventions mal aiguillées et, conséquemment, les risques de tragédie.

As for the response fleet, Coast Guard rescue boats are moored in a number of ports along the coast in order to meet the quick response times. However, it seems that some of the equipment is not adequate to meet the needs of all the fishing fleets. For example, the Cape 47 Motor Life Boats are able to meet the needs of the coastal fleet, which is made up of boats less than 45 feet in length, generally with a crew of three, sailing in coastal waters. However, that type of equipment would have difficulty responding to the mid-shore fleet, with boats of 65 feet in length or more, often with crews of five, and sailing several dozen miles offshore in the difficult conditions of the Gulf of Saint Lawrence or the open sea. In addition, that kind of vessel is not designed to operate in winter conditions.

The ARUN 52 lifeboats are able to work in all conditions and have a range of 100 miles. That type of vessel is used mostly in Nova Scotia. Because of the crab and shrimp fleets in Quebec and New Brunswick, with about 200 fishing boats in the 65- to 80-foot category — 19 meters to 24 meters — we feel that it is important to cover those regions with lifeboats of that kind. To finish on this point, we just add that we witnessed the Cape 47 MLB being taken out of the water in Shippagan while two seiners were still actively fishing. Weather conditions for the Cape 47 were dangerous, so it was taken out of service. If there had been an emergency at that moment, no lifeboat would have been in the vicinity to provide assistance. That is playing with fire!

So we recommend that the positioning of equipment be reviewed with the industry so that it matches the fishing fleets being served.

In terms of distress protocols, we understand that search and rescue activities spring into action when a vessel is in distress. With some mechanical breakdowns, it may be that a vessel is not in distress in calm seas. However, the vessel may suddenly be in peril if weather conditions deteriorate.

We recommend that the Coast Guard review its response protocols with the industry in the light of the vessel's geographical position and potential meteorological changes.

Under the heading of climate change, in some areas, we are seeing more and more extreme weather events that bring an increased risk of loss of life and of shipping. We recommend working with the industry to make weather forecasting more accurate and more frequent, to improve safe harbours and to make SAR response appropriate.

Quant à la flotte d'intervention, des bateaux de sauvetage de la Garde côtière sont amarrés dans plusieurs ports le long de la côte pour respecter des délais rapides d'intervention. Toutefois, il apparaît que certains équipements ne sont pas adéquats pour répondre aux besoins de toutes les flottilles. Les vaisseaux Cape 47 MLB sont adaptés pour répondre aux besoins de la flotte côtière, puisque cette dernière est composée de bateaux de moins de 45 pieds ayant habituellement à leur bord d'un à trois membres d'équipage et qui naviguent en zone côtière. Toutefois, ce type d'équipement peut difficilement intervenir pour la flotte semi-hauturière qui opère des navires de 65 pieds et plus ayant souvent à leur bord cinq membres d'équipage et qui naviguent à plusieurs dizaines de milles des côtes dans les conditions difficiles du golfe du Saint-Laurent ou de la haute mer. De plus, ce type de navires n'est pas construit pour fonctionner dans des conditions hivernales.

Les vaisseaux ARUN 52, en plus d'être capables de travailler dans toutes les conditions, ont un rayon d'action de 100 milles. Ce type de vaisseau est utilisé majoritairement en Nouvelle-Écosse. En fonction de la flottille de la pêche crabière et crevettière du Québec et du Nouveau-Brunswick, qui représente environ 200 bateaux de pêche dans la catégorie de 65 pieds à 80 pieds (19 à 24 mètres), nous considérons qu'il est extrêmement important de couvrir ces régions avec ce type de bateau. Pour terminer sur ce point, nous ajoutons que nous avons été témoins, certains automnes, du retrait de l'eau du vaisseau Cape 47 MLB basé à Shippagan, pendant que deux bateaux de type sennear étaient encore actifs à la pêcherie. Les conditions météo étant dangereuses pour le Cape 47, alors on a cessé le service. S'il y avait eu urgence à ce moment-là, aucun navire de sauvetage n'aurait été à proximité pour offrir un service de secours. C'est jouer avec le feu!

Nous recommandons donc de revoir avec l'industrie le positionnement des équipements en fonction des flottilles de pêche desservies.

S'agissant des protocoles de détresse, il est entendu que les activités de recherche et de sauvetage se mettent en branle lorsqu'un navire est en détresse. Il arrive, dans certains cas de bris mécaniques, qu'un navire ne soit pas en détresse par une mer clémente. Toutefois, le navire peut subitement être en péril dans l'éventualité d'une détérioration des conditions météorologiques.

Nous recommandons que la Garde côtière, en collaboration avec l'industrie, révise les protocoles d'intervention en tenant compte de la situation géographique du navire et des changements météorologiques possibles.

Au chapitre des changements climatiques, dans certaines régions, on observe de plus en plus d'événements météorologiques extrêmes qui créent des risques accrus de pertes de vie et de navires. Nous recommandons la collaboration avec l'industrie afin de rendre les rapports météorologiques plus précis et plus fréquents et afin de s'assurer que les ports de refuges sont adéquats et que la réponse SAR est adaptée.

Under the heading of fisheries policy and of marine safety, in 1996, Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans, DFO, signed the memorandum of understanding respecting marine transportation safety and environmental protection. Since that time, a lot has been accomplished, including matters such as the opening dates of what are called competitive fisheries, dates that can be pushed back if dangerous weather conditions are forecast.

We recommend that Transport Canada and DFO work more closely with the industry to make sure that the specifics of different regions and the practices of different fleets are understood so that adequate SAR resources are in place when the competitive fisheries open.

In conclusion, the industry is seeking greater collaboration with regulatory agencies and the Coast Guard so that we are consulted to a greater extent on prevention and on search and rescue issues. The industry also strongly recommends that service be re-established to the levels before the closures of SAR stations in order to ensure an adequate response to distress calls.

Mr. Chair, honourable senators, thank you for your attention. I am available to answer your questions.

[*English*]

**The Chair:** Thank you, Mr. Lanteigne. Mr. Franck?

**Mr. Franck:** Good morning, Mr. Chair, senators, fellow witnesses and guests. Thank you for the invitation to present to the Senate Standing Committee on Fisheries and Oceans. It is an honour to brief you on the Fisheries Safety Association of Nova Scotia. I will call it FSANS.

The FSANS was started in 2010 by industry for industry. We are a small, not-for-profit, non-government organization led by a dedicated volunteer board of directors representing processing, harvesting and aquaculture operations with strong support from government advisers including DFO small craft harbours, conservation and protection. Attached to my notes is a list of our board of directors and advisers.

The Fisheries Safety Association may advise, consult and make recommendations with respect to workplace safety matters affecting the fisheries sector in the province of Nova Scotia including fishing boats operating out of NS harbours. We do not and will not profess to be an authority or an expert in the detailed workings, affairs or operations of the Canadian Coast Guard, the Canadian Coast Guard Auxiliary or the search and rescue system.

En ce qui a trait à la politique des pêches et à la sécurité maritime, en 1996, Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans (MPO) ont signé le Protocole d'entente concernant la sécurité du transport maritime et la protection du milieu marin. Depuis ce temps, beaucoup de choses ont été accomplies, notamment en ce qui concerne les dates d'ouverture des pêches dites compétitives qui peuvent être repoussées dans le cas de prévisions météorologiques dangereuses.

Nous recommandons que Transports Canada et le MPO travaillent davantage de concert avec l'industrie afin de s'assurer de capturer les spécificités régionales et les pratiques des différentes flottilles pour veiller à ce que des effectifs SAR suffisants soient sur place lors des journées d'ouverture des pêches compétitives.

En conclusion, l'industrie désire une collaboration accrue avec les agences réglementaires et la Garde côtière afin de faire davantage de prévention et d'être consultée davantage sur les enjeux de SAR. L'industrie recommande aussi fortement de rétablir les niveaux de services d'avant les fermetures des stations SAR afin d'assurer une réponse adéquate aux appels de détresse.

Monsieur le président, chers sénateurs, merci de votre attention. Je demeure disponible pour répondre à vos questions.

[*Traduction*]

**Le président :** Merci, monsieur Lanteigne. Monsieur Franck?

**M. Franck :** Monsieur le président, honorables sénateurs, chers invités et témoins, bonjour. Je vous remercie de votre invitation de faire une présentation au Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Je suis honoré de vous informer au sujet de la Fisheries Safety Association of Nova Scotia, que j'appellerai FSANS.

La FSANS a été lancée en 2010 après avoir été constituée par l'industrie, pour l'industrie. Nous sommes une petite organisation non gouvernementale sans but lucratif menée par un conseil de direction bénévole dévoué qui représente la transformation et la récolte du poisson et l'aquaculture, et nous bénéficions d'un appui solide de conseillers du gouvernement notamment dans les secteurs des ports pour petits bateaux ainsi que de la conservation et de la protection du ministère des Pêches et Océans. Vous trouverez dans la pièce jointe aux notes la liste des membres de notre conseil d'administration et de nos conseillers.

La FSANS peut conseiller, consulter et formuler des recommandations relativement aux questions de sécurité en milieu de travail qui touchent le secteur des pêches dans la province de la Nouvelle-Écosse, y compris les bateaux de pêche en exploitation à l'extérieur des ports de la Nouvelle-Écosse. Nous ne prétendons pas être ni ne sommes une autorité ou un organisme spécialisé dans les affaires, les opérations ou les rouages exhaustifs de la Garde côtière canadienne, de la Garde côtière auxiliaire canadienne ou du système de recherche et sauvetage.

The mandate of the Fisheries Safety Association is to enhance safety, creating an industry attractive to new workers while protecting existing workers, advising on risk assessment, prevention of injuries and loss control that inevitably leads to reduced costs, and including reduction of workers' compensation costs over time. FSANS and its partners in prevention are working to make fishing and processing industries safer sometimes one person, one wharf and one community at a time. Industry is responding with noticeable improvement and good performance results.

I submitted a slide presentation. I don't know whether you will be going through that. However the information is all contained in the notes. I am going on to slide No. 4 at this point.

FSANS endeavors to make safety part of the new tradition in an industry that is often known for its history of tragedy, loss of life, acceptance of risk and resistance to change. It takes a variety of approaches, initiatives, partnerships and strategies to adjust a culture to focus on awareness and a prevention mindset.

In slide No. 5 we talk about in recent years conversations have shifted to the wearing of personal flotation devices, making better risk decisions, better equipped vessels, and doing whatever it takes to come home safely. Work continues but there are now far more good news stories with happier endings and a significant reduction in serious incidents and related costs.

Slide No. 6 talks about June 2015 when the five-year fishing safety action plan Fishing Safety Now was launched. Again fishers stepped up to the plate as the plan was developed by industry for industry. As such, the plan was turned over to industry to implement through the Fisheries Safety Association and the Nova Scotia Fisheries Sector Council. The objective of the plan is to see the fishing industry become one of the safest industries in Nova Scotia.

Slide No. 7 indicates that fishing remains a very dangerous industry. The WCB of Nova Scotia stated as late as 2015 that a Nova Scotia fisher is up to 40 times more likely to lose his or her life at work than the average Nova Scotia worker. What if it were only 20 times more dangerous or 10 or 5? We will continue to build on these incremental improvements until fishing is better and safer than average.

We are acutely aware of the excellent work performed by the Canadian Coast Guard, the Canadian Coast Guard Auxiliary, and the entire maritime search and rescue system in search and rescue, prevention, aids to navigation and other areas. These dedicated personnel routinely put themselves at tremendous risk and in harm's way to help and protect others including our Nova

La FSANS a pour mandat d'améliorer la sécurité, de rendre l'industrie attrayante aux nouveaux travailleurs tout en protégeant les travailleurs existants, de donner des conseils sur l'évaluation du risque, la prévention des blessures et le contrôle des pertes qui mènent inévitablement à une diminution des coûts, dont la réduction des frais d'indemnisation des travailleurs au fil du temps. La FSANS et ses partenaires en prévention s'emploient à rendre les industries des pêches et de la transformation plus sécuritaires — souvent une personne, un quai ou une communauté à la fois — et l'industrie réagit en améliorant son rendement de façon remarquable.

J'ai envoyé une présentation sous forme de diapositives. Je ne sais pas si vous aurez l'occasion de la parcourir. Toutefois, toutes les informations se trouvent dans les notes. Je vais maintenant passer à la diapositive n° 4.

La FSANS cherche à « inscrire la sécurité dans la nouvelle tradition » dans une industrie souvent reconnue pour son historique de tragédies, de pertes de vies, d'acceptation du risque et de résistance au changement. Il faut diverses approches, initiatives, associations et stratégies pour adapter une culture de manière à ce qu'elle soit axée sur la sensibilisation et la prévention.

À la diapositive n° 5, on indique que ces dernières années, les conversations ont évolué vers le port de vêtements de flottaison individuels, la prise de meilleures décisions en matière de risque, des navires mieux équipés, et les mesures requises pour revenir à la maison en toute sécurité. Le travail se poursuit, mais il y a maintenant beaucoup de récits au dénouement plus heureux et on constate une diminution considérable des incidents graves et des coûts afférents.

La diapositive n° 6 traite du plan d'action quinquennal sur la sécurité des pêches, intitulé « Fishing Safety Now », qui a été lancé en juin 2015. Encore une fois, des pêcheurs ont pris les devants, le plan ayant été élaboré par l'industrie, pour l'industrie. À ce titre, le plan a été communiqué à l'industrie afin qu'elle le mette en œuvre par l'intermédiaire de la FSANS et du Nova Scotia Fisheries Sector Council. Le plan vise à faire en sorte que l'industrie des pêches devienne l'une des industries les plus sûres en Nouvelle-Écosse.

La diapositive n° 7 indique que la pêche demeure une industrie très dangereuse. La Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse a indiqué en 2015 qu'un pêcheur de la Nouvelle-Écosse est jusqu'à 40 fois plus susceptible de trouver la mort dans le cadre de son travail que le travailleur moyen de la province. Et si ce n'était que 20, 10 ou 5 fois plus? Nous continuerons d'améliorer graduellement la situation dans ce secteur jusqu'à ce qu'il soit plus sécuritaire que la moyenne.

Nous sommes très conscients de l'excellent travail qu'accomplissent la Garde côtière canadienne, la Garde côtière auxiliaire canadienne et tout le système de recherche et de sauvetage maritime, notamment sur les plans de la recherche et du sauvetage, de la prévention et de l'aide à la navigation. Ces intervenants dévoués affrontent régulièrement des risques pour

Scotia fishers. Indeed many Nova Scotia fishers also serve as Canadian Coast Guard Auxiliary member and volunteers. At any given time the SAR commander, Coast Guard or JRCC may call upon the incredible resource of thousands of fishing boat vessels of opportunity to assist in rescue and recovery operations and to help other vessels that may be disabled or in distress. We are truly thankful for these efforts.

With respect to challenges in maritime search and rescue activities the Fisheries Safety Association is primarily an occupational health and safety organization. We are most concerned about the safety of our Nova Scotia fishers and any other persons on or near the water including SAR operations personnel and volunteers. It is enough to have a fishing crew put at risk by known or unforeseen circumstances with the variables of operating in North Atlantic waters but to have would-be rescuers at risk is very much a cause for concern.

The last Monday in November is known as dumping day along the South Shore in Southwest Nova Scotia. It is the start of lobster fishing season. The same procedure occurs at various times in other areas of the province and in other Atlantic provinces. It concerns Fisheries Safety Association that at a time when hundreds of fishing vessels set off from many small harbours in a hurry to reach their preferred fishing grounds it is possible that SAR resources may be stretched, affecting their ability to respond in a timely manner. In the event there are simultaneous calls for SAR or emergency assistance the potential for confusion and duplicate or conflicting information could affect response times and prioritization of the most urgent cases.

Opportunities for maritime search and rescue activities, outreach and creating relationships with industry, safety organizations and fishers at the wharf should be respected. Groups can help deliver key messages to stakeholders in the fishing industry, create further awareness and help minimize the number of emergency situations. Individual fishers can influence their fellow crew members and the community at large.

Search and rescue experience should be used to promote more public education and awareness, help with lessons learned and develop case studies based on actual emergency situations and response while respecting sensitivity and privacy concerns.

aider et protéger d'autres personnes, y compris des pêcheurs de la Nouvelle-Écosse. En fait, un grand nombre de pêcheurs de cette province agissent à titre de membres et de bénévoles au sein de la Garde côtière auxiliaire canadienne. À tout moment, le commandant du système de recherche et de sauvetage, la Garde côtière ou le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage peuvent faire appel à l'incroyable ressource que constituent les milliers de bateaux de pêche de passage, qui peuvent participer aux opérations de sauvetage et récupération, et aider d'autres navires en panne ou en détresse. Nous leur sommes vraiment reconnaissants de déployer ces efforts.

En ce qui concerne les défis que présentent les activités de recherche et de sauvetage, sachez que la Fisheries Safety Association est avant tout une organisation de santé et de sécurité au travail. Nous nous préoccupons principalement de la sécurité des pêcheurs de la Nouvelle-Écosse et des autres personnes se trouvent sur l'eau ou à proximité, notamment les employés et les bénévoles qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage. Il est bien suffisant de voir un équipage de pêche courir des risques en raison de circonstances connues ou imprévues, avec les variables afférentes à la navigation dans les eaux de l'Atlantique Nord; le fait de voir également des sauveteurs potentiels courir des risques constitue une grande source de préoccupation.

Le dernier lundi de novembre a lieu ce qui s'appelle le jour de dépôt des casiers le long de la côte sud du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse : c'est le début de la saison de la pêche au homard. La même procédure se déroule à divers moments dans d'autres régions de la province et du Canada atlantique. La Fisheries Safety Association craint que si des centaines de navires de pêche quittent de nombreux petits ports en toute hâte pour atteindre leurs territoires de pêche préférés, les ressources de recherche et de sauvetage ne soient dispersées, ce qui pourrait nuire à leur capacité d'intervenir rapidement. Advenant des appels à l'aide ou des urgences simultanés, le potentiel de confusion ou de communication de renseignements en double ou contradictoires pourrait nuire aux temps de réaction et à la capacité d'accorder la priorité aux cas les plus urgents.

Les occasions d'activités de recherche et de sauvetage maritimes, de sensibilisation et d'établissement de relations avec l'industrie, les organisations de sécurité et les pêcheurs au quai devraient être respectées. Des groupes peuvent communiquer des messages clés aux intéressés dans l'industrie de la pêche, les sensibiliser davantage et contribuer à réduire le nombre de situations d'urgence. Pour leur part, les divers pêcheurs peuvent influencer leurs coéquipiers et l'ensemble de la communauté.

Il faudrait tirer parti de l'expérience de recherche et de sauvetage pour favoriser l'éducation et la sensibilisation du public, contribuer à tirer des leçons et élaborer des études de cas fondées sur des situations d'urgence et des réactions réelles, tout en respectant les préoccupations relatives à la sensibilité et à la vie privée.

Increased search and rescue presence at the wharf helps promote and assist with overboard drills, simulated activities, rescues, et cetera. We understand it takes a very long time to have the Coast Guard come to an event with a helicopter,

There could be a major shift in resources from SAR activity to SAR prevention. Safety organizations need additional resources and could use more upfront support with promoting personal floatation devices, risk-based decision making, education, industry-focused case studies, Safety Town Hall Meetings, et cetera.

Slide No. 10 talks about effectively communicating the specified approval of the use of PFDs or personal floatation devices, personal floatation aids and lifejackets to ensure fishers understand what must be worn when there is a risk of drowning. Personal floatation devices or aids are not designed for floating for several hours around in the North Atlantic. This is when life jackets, immersion suits, life boats and life rafts have very important roles, but the PFD will keep a person afloat and visible so that he or she may be rescued promptly by the crew or neighbouring vessels. In worst case scenarios they may assist in a recovery operation. We must work together to encourage the use of a personal floatation device at all times when on the working deck of a fishing vessel and where there is a risk of drowning.

On the use of SAR resources, what if there were one, three or five fewer major rescue or recovery activities each year? Actually we may be headed there now. Could resources be shifted to help more with safety equipment, training, education, awareness, wharf activities, safety town hall meetings, case studies, et cetera?

The Transportation Safety Board as my colleague recently mentioned released a safety issues investigation report in 2011 identifying 10 key issues where action is required for real and lasting improvement in fishing safety. SAR resources can help with coordination and implementation of actions to address several of these interdependent issues.

When each area opens the lobster fishery on dumping day we suggest that there is an increased focus for most search and rescue personnel and equipment to be located in that specific area or areas.

Thank you very much for this opportunity. I would be very pleased to take any questions you may have.

Une présence accrue de responsables de recherche et de sauvetage au quai contribue à favoriser et à appuyer la tenue d'exercices de récupération, d'activités de simulation et de sauvetage. Nous comprenons toutefois qu'il faille beaucoup de temps à la Garde côtière pour se rendre à une activité, même en hélicoptère.

On pourrait procéder à une réaffectation majeure des ressources, les faisant passer des activités de recherche et sauvetage à des activités de prévention. Les organisations de sécurité ont besoin de ressources supplémentaires et d'un soutien initial accru afin de faire la promotion des dispositifs de flottaison individuels, de la prise de décision fondée sur le risque, de l'éducation, des études de cas axées sur l'industrie, des rencontres de discussion ouverte sur la sécurité, et cetera

La diapositive n° 10 indique qu'il faut faire connaître efficacement l'utilisation expressément approuvée des dispositifs et des aides de flottaison individuels et des gilets de sauvetage pour que les pêcheurs comprennent ce qu'ils doivent porter quand ils risquent de couler. Les dispositifs et les aides de flottaison individuels ne sont pas conçus pour flotter pendant plusieurs heures dans l'Atlantique Nord. C'est en pareille situation que les gilets de sauvetage, les combinaisons d'immersion et les canots et radeaux de sauvetage jouent un rôle crucial. Les dispositifs de flottaison individuels permettront toutefois de rester à la surface et d'être visible afin d'être rapidement secouru par l'équipage d'un navire se trouvant à proximité. Dans le pire des cas, ils peuvent aider aux opérations de récupération. Nous devons travailler ensemble pour encourager les pêcheurs à utiliser ces dispositifs en tout temps lorsqu'ils travaillent sur le pont d'un navire de pêche qui risque de couler.

En ce qui concerne l'utilisation des ressources de recherche et de sauvetage, si on tenait une, trois ou cinq activités de recherche et de récupération d'envergure chaque année? En fait, nous nous dirigeons peut-être en ce sens actuellement. Serait-il possible de réaffecter des ressources afin d'apporter plus d'aide sur les plans de l'équipement de sécurité, de la formation, de l'éducation, de la sensibilisation, des activités au quai, des rencontres de discussion ouverte sur la sécurité, des études de cas, et cetera?

Comme mon collègue l'a fait remarquer récemment, le Bureau de la sécurité des transports a publié en 2011 un rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité dans lequel il met en exergue 10 problèmes principaux exigeant la prise de mesures immédiates pour apporter une amélioration réelle et durable à la sécurité dans le secteur de la pêche. Les ressources de recherche et de sauvetage peuvent appuyer la coordination et la mise en œuvre de mesures pour régler plusieurs de ces problèmes interdépendants.

Quand chaque région lance la pêche au homard lors de la journée de dépôt des casiers, nous proposons de faire plus attention pour que le personnel de recherche et de sauvetage soit majoritairement affecté aux régions concernées.

Merci beaucoup de m'avoir donné l'occasion de témoigner. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

**The Chair:** Thank you all for your presentations. I look forward to questions from our senators. We are going to begin, as we usually do, with deputy chair of our committee, Senator Hubley.

**Senator Hubley:** Welcome to each one of you and thank you for coming and sharing your information with us today.

I am going to try to clarify a situation. Under the Canada Shipping Act, it is a responsibility if you are on water to respond quickly to an incident of a vessel you may close by. I was wondering if there is a connected reporting requirement connected if you respond to that situation.

Another thing I might ask you is: If it is a humanitarian act and you are not contacted by the Coast Guard to intervene, I understand you do not get paid. The only thing you are reimbursed for is probably your gas.

Could you share some of that information with us? I will speak to Mr. Avery on this.

**Mr. Avery:** If somebody is in immediate danger then basically it is your duty to try to help that vessel in distress or anybody. I have helped lots of vessels that were in distress before I was in the Coast Guard and after I got into the Coast Guard. You just automatically go. We have had boats capsize right in the harbour and everybody just goes there knowing there is no reimbursement.

You want to know if we had to do a report. No, we wouldn't. There would be none unless we were maybe approached by Transport Canada that was doing an investigation.

On the other side, if I get a call from Coast Guard Auxiliary I have to get a tasking. I get hooked in with the JRCC right away and they coordinate the whole search. They look after me as I am moving toward that vessel, especially if it is a bit of a dangerous situation where. I went out before by myself because I couldn't get anybody to come with me in the middle of night. You are kind of putting yourself at peril a bit.

In those situations there is a report I fill out after and send in to the JRCC. We get an expense reimbursement based on a mileage claim for somebody travelling to a meeting. It is depending on the size of your vessel, the size of your diesel motor and whatnot and if you happen to have incurred other expenses.

We have insurance that the Coast Guard Auxiliary looks after but that is only providing I do get a tasking. Sometimes I will respond when I am not even tasked to go but I am on my way in the harbour. I usually report that I picked up the person but I don't bother to get a tasking number if I am close.

**Le président :** Merci à tous de vos exposés. Je suis impatient d'entendre les questions des sénateurs. Comme d'habitude, nous commencerons par la vice-présidente de notre comité, la sénatrice Hubley.

**La sénatrice Hubley :** Bienvenue à chacun d'entre vous et merci de comparaître aujourd'hui afin de nous transmettre de l'information.

Je vais tenter d'éclaircir la situation. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, quiconque se trouve sur l'eau est tenu d'intervenir rapidement si un incident se produit sur un navire se trouvant à proximité. Je me demande s'il faut également faire rapport de l'incident si on intervient en pareille situation.

J'aimerais également vous poser la question suivante : s'il s'agit d'un geste humanitaire et que la Garde côtière ne vous a pas chargé d'intervenir, je crois comprendre que vous n'êtes pas rémunéré. Vous ne pourriez probablement vous faire rembourser que votre carburant.

Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est? C'est à M. Avery que je m'adresse.

**M. Avery :** Si quelqu'un est en danger immédiat, il est essentiellement de votre devoir d'aider le navire ou la personne en détresse. J'ai aidé un grand nombre de navires en détresse avant et après être entré au service de la Garde côtière. On intervient automatiquement. Il arrive que des bateaux chavirent directement dans le port, et tout le monde se précipite, en sachant qu'il n'y aura pas de remboursement.

Vous voulez savoir s'il faut faire rapport de l'incident. Ce n'est pas nécessaire. Nous ne présenterons pas de rapport à moins que Transports Canada ne communique avec nous dans le cadre d'une enquête.

D'un autre côté, si je reçois un appel de la Garde côtière auxiliaire, on doit m'attribuer une tâche. Je suis immédiatement mis en rapport avec le CCCOS, qui coordonne toute la recherche et me suit à la trace alors que je fais route vers le navire, particulièrement si la situation est un peu dangereuse. Je suis déjà intervenu seul parce que je ne pouvais trouver personne pour m'accompagner au milieu de la nuit. On se met un peu en péril.

En pareil cas, je prépare un rapport que j'envoie au CCCOS. Nous obtenons un remboursement en fonction de la réclamation des coûts du kilométrage d'une personne qui voyage pour se rendre à une réunion. Tout dépend de la taille du bateau et du moteur au diesel, de divers facteurs et des autres dépenses assumées.

Nous bénéficions d'une assurance dont la Garde côtière auxiliaire s'occupe, mais seulement si on m'attribue une tâche. J'interviendrai parfois sans même qu'on me l'ait demandé, mais si je suis en route vers le port. Je signale alors que j'ai sauvé quelqu'un, mais je ne prends pas la peine d'obtenir un numéro de tâche si je suis à proximité.

I have brought in vessels before just like any other fisherman would do. I was right there. I don't bother with a tasking but I like to report it just so that they have it for their records.

**Senator Hubley:** You gave us the figures for the number of Coast Guard Auxiliary members on Prince Edward Island. What are the criteria for becoming involved with the auxiliary? Is there an educational program, first aid, water safety or things of that nature? Who is responsible for administering or presenting that?

**Mr. Avery:** Actually my colleague is going to be speaking to that this afternoon, Lois Drummond. Lois is our zone 3 rep and she probably would have more answers.

In my particular situation, yes, there are courses I have to take. You have to take RBM-1 course for your radio licence and learn how to tow a vessel in distress. Your first aid has to be updated. When I joined I didn't think there were any criteria. There may be something new since then.

You don't necessarily have to have a vessel. We have people who work in the Coast Guard Auxiliary that do administration stuff for us or training officers who maybe only have a small speedboat or something. All those people are helpful. They can be of assistance.

There is one gentleman in the port where I fish who doesn't have a vessel at all but he is there if I am going out. I had mentioned going out by myself but it is nice to be able to have a person that you can call and say, "Look, I have a task. I would like to have somebody with me." I will go alone but it is not a good situation, especially if somebody is in trouble.

I have been broken down before. It is probably one of the worst feelings you could ever have. It is not like being on the side of the road where you can pick up a phone and call a tow truck. Sometimes you wait a long time to get somebody to come.

**Senator Stewart Olsen:** I am beginning to get a clear picture of perhaps some of the discrepancies and holes in our system that we could hopefully be of use in plugging.

I am very heartened to see that all your presentations are quite similar. That is good because it reinforces your suggestions. One of the things you emphasized was doing a better job at public information on safety.

I found interesting the review of the positioning stations, to have another look and review what is happening. I think that was one of Mr. Lanteigne's recommendations. Could you elaborate on that a bit? Did you find that when stations were shut down that perhaps we need to have a rethink of that?

J'ai secouru des bateaux, comme le ferait n'importe quel autre pêcheur. J'étais sur place. Je ne me soucie pas de recevoir une tâche, mais j'aime rapporter l'incident pour que la Garde côtière le consigne dans ses dossiers.

**La sénatrice Hubley :** Vous nous avez indiqué le nombre de membres de la Garde côtière auxiliaire sur l'Île-du-Prince-Édouard. Quels sont les critères pour devenir membre? Faut-il suivre un programme d'éducation ou une formation en premiers soins, en sécurité maritime ou quelque chose de ce genre? Qui est chargé de gérer ou d'offrir ces formations?

**M. Avery :** En fait, ma collègue Lois Drummond va traiter de la question cet après-midi. Lois est responsable de la zone 3 et serait probablement mieux à même de vous répondre.

En ce qui me concerne, je dois effectivement suivre des cours. Il faut suivre le cours RBM-1 pour obtenir une licence radio, apprendre comment remorquer un navire en détresse et mettre à jour ses connaissances en premiers soins. Quand je me suis joint à la Garde côtière auxiliaire, je ne pensais pas qu'il y avait des critères. Il s'est peut-être ajouté quelque chose de nouveau depuis.

Il n'est pas nécessaire de posséder de bateau. Des membres de la Garde côtière auxiliaire se chargent de tâches administratives et certains agents de formation n'ont peut-être que de petits canots à moteur. Toutes ces personnes sont utiles et peuvent apporter de l'aide.

Dans le port où je pêche se trouve un homme qui ne possède pas de bateau, mais qui est là si je prends la mer. J'ai indiqué qu'il m'arrive d'intervenir seul, mais il est bon de pouvoir compter sur quelqu'un à qui on peut demander de nous accompagner. J'irai seul, mais ce n'est pas idéal, particulièrement si quelqu'un est en péril.

Je me suis déjà trouvé en difficulté, et on éprouve alors probablement un des pires sentiments que l'on puisse ressentir. Ce n'est pas comme lorsqu'on tombe en panne sur le bord de la route, car on peut alors téléphoner à un remorqueur. On attend parfois longtemps avant que quelqu'un n'arrive.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je commence à avoir une idée claire des disparités et des lacunes que nous pourrions, espérons-le, contribuer à corriger.

Je suis très encouragée de constater que tous vos exposés se ressemblent beaucoup. C'est une bonne chose, car cela confère davantage de poids à vos recommandations. Vous avez notamment proposé de mieux informer la population à propos de la sécurité.

J'ai trouvé intéressant l'examen du positionnement des stations afin de jeter un autre coup d'œil à la situation et de voir ce qu'il se passe. Il s'agit d'une recommandation de M. Lanteigne, il me semble. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Jugez-vous que la fermeture de certaines stations devrait être repensée?

**Mr. Lanteigne:** First of all, I would like to apologize that you will be getting a translated version of the presentation that I gave. That will be circulated to you probably by tomorrow. The translation system in Ottawa was kind of slow to produce the Shakespeare version of my presentation. Let's put it that way.

To get back to that, maybe it would be good to start with an anecdote. This guy from Quebec called search and rescue. Nobody was able to understand exactly what he was saying. The captain this morning mentioned that English language was to be an international affair. That is okay as long as you speak it. In calling the system he ended up talking to the Vatican. As funny as it may be that is a documented affair. They thought he wanted to talk to the pope, I guess.

I think the language issue is actually not that bad. Whenever you call 911 there is assistance in both languages. Even if Rivière-au-Renard station is now closed I think there is good service. It could be better but it actually works.

The response time is the other part of it. That is where the placement of the equipment within the gulf area becomes important. That is a very delicate situation. A senator asked whose responsibility it was to respond and Craig answered. The closest ship has to provide assistance. That is okay. That is a good concept. It works.

At this time of the year there are not many vessels on the water. There are some locations or areas where you are basically alone on the water. Normally rescue situations don't happen on sunny days. It is always on stormy days. That is why you are at risk.

The distance the Cape-class 47 can cover is 50 miles. For inshore fishermen it is okay. They won't be at risk because they are close. When you get to the type of fishing where you are farther from the shore and the boat that is supposed to help you has the capacity to travel 50 miles then he can't provide assistance. That is where the type of gear that is being displayed on location has to be reviewed and addressed.

You hear all kinds of stories about Cape-class 47 vessels. If you ever visit one of them there is a place for four crew members who are strapped in those seats. It has to be able to travel fast and secure and you are fastened in there. There are no bathroom facilities. If you ask them how many people they can bring on board, they say they will try to bring as much as they can. You hear horror stories.

I heard a story not too long ago about when they went in the gulf to rescue people on a sailing vessel. There were seven people on board including three women with no bathroom. This is a rescue operation. We understand each other there. This is not

**M. Lanteigne :** Je voudrais tout d'abord vous présenter mes excuses, car vous obtiendrez la traduction de mon exposé ultérieurement. Vous la recevrez probablement demain. Disons que le service de traduction d'Ottawa a mis du temps à préparer une version de mon exposé dans la langue de Shakespeare.

Puisque nous revenons à la question de la langue, je pourrais peut-être commencer en vous racontant une anecdote. Un Québécois a appelé le service de recherche et sauvetage, mais personne ne comprenait exactement ce qu'il disait. Ce matin, le capitaine a déclaré que l'anglais est une langue internationale. C'est bien tant qu'on s'exprime dans cette langue. Or, sachez que ce Québécois a fini par parler au Vatican. Tout amusante qu'elle soit, cette affaire est avérée. On a pensé qu'il voulait parler au pape, je présume.

En fait, je ne pense pas que le problème de langue soit si grave. Quand on compose le 911, on peut recevoir de l'aide dans les deux langues. Même si la station de Rivière-au-Renard est maintenant fermée, je pense que le service est bon. Il pourrait être meilleur, mais il fonctionne.

L'autre facteur est le temps de réponse. C'est là que l'emplacement de l'équipement dans le golfe devient important. C'est une situation très délicate. Une sénatrice a demandé qui était responsable d'intervenir, et Craig lui a répondu. C'est le navire le plus près qui doit offrir de l'aide. C'est correct. Le concept est bon. Cela fonctionne.

Il n'y a pas beaucoup de bateaux sur l'eau à cette période-ci de l'année. À certains endroits, on est essentiellement seul sur l'eau. Les situations d'urgence ne surviennent habituellement pas par beau temps. C'est toujours lorsqu'il fait tempête. Voilà pourquoi on court un risque.

L'embarcation de sauvetage de classe Cape de 47 pieds peut couvrir une distance de 50 milles. Pour les pêcheurs côtiers, c'est suffisant. Ils ne courent pas de risque, car ils sont à proximité de la côte. Mais quand on est plus au large et que le bateau qui est censé apporter de l'aide a un rayon d'action de seulement 50 milles, alors il ne peut intervenir. C'est en pareil cas que le genre d'équipement mis en place à certains endroits doit être examiné et remplacé.

On entend toutes sortes d'histoires à propos des embarcations de sauvetage de classe Cape de 47 pieds. Si jamais vous en visitez un, vous verrez qu'il peut accueillir quatre membres d'équipage attachés à leur siège. Ces navires doivent pouvoir se déplacer rapidement et de manière sécuritaire, et les membres d'équipage sont attachés à leur siège. Il n'y a pas de toilette. Si on demande aux intervenants combien de personnes peuvent monter à bord, ils répondent qu'ils tenteront d'amener autant de monde que possible. On entend des histoires d'horreur.

Il n'y a pas si longtemps, j'ai entendu dire que des membres d'équipage sont allés à la rescousse d'un voilier. Il y avait sept personnes à bord, dont trois femmes, et il n'y avait pas de toilette. Comprenons-nous : il s'agit d'une opération de sauvetage et non

a yacht service. We have to be aware that maybe the Cape-class 47 is a fast boat. It can get there but in many instances it can't. The display of the equipment is a problem.

**Senator Stewart Olsen:** You can correct me if I am wrong, but if you want to know about safety on the sea you can ask fishermen and people who actually are out there in boats. The picture I am beginning to get is that we have a great coastal service. Our Coast Guard is great but it is small and we are a big country. We need to rethink a lot of this.

Would you say when fishermen go out to sea they are comfortable knowing if something happens they would be rescued by a SAR team, or would it be most likely a vessel of opportunity?

**Mr. Avery:** As a fisherman I have been around the water for 40 years, especially in the area where I am fishing right now. I would have to say no. We have two SAR vessels equipped for search and rescue. From the harbour on in they are upward to 80 miles away. It would have to be a vessel of opportunity or a friend.

If it is a serious situation it is not a problem, but like I said you can run into a situation where the weather is not that bad, people are fishing and you have to wait. It is not a very nice situation when you are waiting two or three hours for somebody to come and tow you in.

We have another situation now too. If it is not an auxiliary member who is responding people are starting to think about insurance. If I am an auxiliary member responding to a vessel in distress or whatever is the situation, it could be a half-million dollar sailing yacht. These situations are not like you are backing into somebody in a dock. You are in rough weather. I have picked up vessels by myself, alone in the boat. I am trying to get tow ropes out to them alone and out on the deck by myself and blowing sou'west 35 knots or 40 knots, 40 miles offshore. I have had tasks like that before.

I would have to say no now in the area I am in. If you were close to Summerside or close to Souris there is a SAR vessel there with a 30-minute response time. You probably would have a good chance.

Like you just mentioned, it is a vast coastline. It should be looked at to see that every person in our country has the opportunity of the next person, that there is somebody there. This is what we are paying taxes for and we should have the right to that service.

**Mr. Franck:** I second that. Generally the fishermen are quite comfortable going out knowing that there are resources there. It may not be Canadian Coast Guard or Canadian Coast Guard Auxiliary services. They might be farther away as Mr. Avery pointed out. It is more likely they will look at their friends fishing nearby. Often most of our fleets fish in groups or together or

d'un service de yacht. Il faut savoir que le navire de classe Cape est rapide. Il peut se rendre sur place, mais dans bien des cas, il ne le peut pas. L'emplacement de l'équipement pose problème.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Vous pouvez me corriger si j'ai tort, mais si on veut s'informer à propos de la sécurité maritime, on peut s'adresser à des pêcheurs et des membres d'équipage. Je commence à comprendre que nous avons un excellent service côtier. Notre Garde côtière accomplit un travail formidable, mais elle est bien petite pour notre grand pays. Nous devons repenser bien des choses dans ce domaine.

Lorsque les pêcheurs prennent la mer, est-ce par une équipe de recherche et de sauvetage ou plus probablement par un navire de passage qu'ils seraient secourus en cas d'incident?

**M. Avery :** À titre de pêcheur, je navigue depuis 40 ans, particulièrement dans la région où je pêche actuellement. Je dirais que ce n'est pas une équipe de recherche et de sauvetage qui interviendrait. Nous avons deux navires équipés aux fins de recherche et de sauvetage. À partir du port, ils se trouveraient à une distance pouvant aller jusqu'à 80 milles. Il faudrait que ce soit un navire à proximité ou un ami qui intervienne.

Si la situation est sérieuse, ce n'est pas un problème, mais comme je l'ai souligné, si la température n'est pas si mauvaise, les gens sont en train de pêcher et on doit attendre. Il n'est pas agréable d'attendre deux ou trois heures que quelqu'un vienne nous remorquer.

Nous sommes maintenant aux prises avec une autre situation. Lorsque ce n'est pas un membre de la Garde côtière auxiliaire qui répond à l'appel, les gens commencent à penser aux assurances. Lorsqu'un membre de la Garde côtière auxiliaire intervient auprès d'un bateau en détresse ou dans une autre situation — il pourrait s'agir d'un yacht d'un demi-million de dollars... Ce n'est pas comme si quelqu'un avait fait marche arrière dans un bateau à quai. La mer est agitée. J'ai déjà halé seul des bateaux. J'essaie alors de leur lancer des câbles de remorquage, seul sur le pont, alors qu'un vent du sud-ouest souffle de 35 à 40 nœuds au large. J'ai déjà connu ce genre de situation.

Il faudrait maintenant que je refuse d'intervenir dans le secteur où je me trouve. À proximité de Summerside ou de Souris, un navire de recherche et de sauvetage peut intervenir en l'espace de 30 minutes. On aurait probablement de bonnes chances de s'en sortir.

Comme vous venez tout juste de le mentionner, c'est un vaste littoral. On devrait l'examiner pour s'assurer que tout le monde au pays a une chance égale, qu'il y a toujours quelqu'un à proximité. C'est la raison pour laquelle nous payons des impôts, et nous devrions avoir droit à ce service.

**M. Franck :** Je suis du même avis. Les pêcheurs qui prennent la mer sont généralement plutôt à l'aise lorsqu'ils savent qu'il y a des ressources à proximité. Il ne s'agit peut-être pas de la Garde côtière canadienne ou de la Garde côtière auxiliaire canadienne, dont les navires pourraient être plus loin, comme l'a signalé M. Avery. Il est plus probable qu'on s'adresse à des amis qui

nearby. They would be looking at vessels of opportunity to assist if needed, with the exception of the eastern shore of Nova Scotia. There might be one singular shrimp fishing boat going out of there. It is a concern to them which has been expressed to us that they are out there alone. No other fishers are around in the area. If they do need help where is it going to come from? It is going to be coming from Canadian Coast Guard or Canadian Coast Guard Auxiliary which may be a long way away.

**Mr. Lanteigne:** I will add to this. Fishermen, and we have a one next to me, are exceptional hunters. You can compare them to hunters. They know the sea very well and they work with nature. In a sense they become in French “téméraire.” I don’t know what it is in English.

They know the weather well. They feel it is not going to happen. You would not go out there at that time, but for you it is taking a chance. For them it is normal and they become used to it. It is a kind of gamble that they take all the time. For them it is part of the job and they don’t see that at all there. “Holy Jesus, you are going to go out sea fishing today. You should stay home.” “No, it is kind of normal.”

I would add as well that in some types of fisheries, particularly in the shrimp fishery right now, fishermen are telling me the worse the weather, the better the fishing. It is kind of awkward in the sense that the performance of the catch rate is better in those windy and bad situations.

They are taking chances because it is bad out there. They should be sailing home or on their derrieres but they will stay there. We have large fishing vessels with strong windows and all of a sudden a boat comes in and those windows are blown. It must have been pretty tough that day but they take chances there.

Three weeks ago while fishing in the Esquamine part of Newfoundland the *Atlantic Provider*, a vessel based in Shippagan, totally burned and sank. Luckily enough the Coast Guard was able to save the four people on board. They were about four hours from Port Saunders. They were rescued safely. It happens many times.

**Senator Enverga:** I felt touched with some of the stories you guys have mentioned. Basically you are one of the recipients of the services the Coast Guard provides. I listened to all of you. It seems that you have more questions or more recommendations. You are not totally satisfied with the services that you are getting. Is that how I hear this? You want us to make a recommendation. If there is one very special thing you want us to recommend to the government can you tell me what it is, please?

pêchent dans les environs. Il arrive souvent qu’une grande partie de nos bateaux pêchent en groupes, ensemble ou près l’un de l’autre. On se tourne alors vers des bateaux de passage pour obtenir de l’aide, à moins d’être sur la côte est de la Nouvelle-Écosse. Il n’y a parfois qu’un seul crevettier en mer là-bas. Les membres d’équipage nous ont d’ailleurs signalé que cette situation les préoccupe. Il n’y a pas d’autres pêcheurs dans le secteur. S’ils ont besoin d’aide, qui sera là pour intervenir? Ce sera la Garde côtière canadienne ou la Garde côtière auxiliaire canadienne, qui pourraient se trouver très loin.

**M. Lanteigne :** J’ajoute que les pêcheurs — et nous en avons un à mes côtés — sont des chasseurs exceptionnels. On peut effectivement les comparer aux chasseurs. Ils connaissent très bien la mer et composent avec la nature. D’une certaine façon, ils deviennent téméraires.

Ils connaissent bien les conditions météorologiques. Ils sentent que tout ira bien. À leur place, vous ne prendriez pas la mer, car cela représente un risque pour vous. Pour eux, c’est normal; ils se sont habitués. C’est une sorte de pari qu’ils renouvellent sans cesse. Cela fait partie de leur travail; ils ne voient pas les choses de la même façon. Vous pourriez leur dire : « Mon Dieu, tu ne vas pas aller pêcher en mer aujourd’hui; tu devrais rester à la maison. » Et ils répondraient : « Non, c’est plutôt normal. »

J’ajouterai également que dans certains types de pêche, surtout la pêche à la crevette de nos jours, les pêcheurs me disent que plus le temps est mauvais, plus la pêche est bonne. Il est plutôt étrange que les prises soient meilleures lorsqu’il vente et que la mer est agitée.

Ils prennent des risques parce que le temps est mauvais au large. Ils devraient retourner chez eux, ou revenir sur leurs pas, mais ils restent là. Il arrive que le vent ait soufflé les solides fenêtres de grands bateaux de pêche qui reviennent au port. Il faut que le temps ait été très mauvais ce jour-là, mais les pêcheurs ont quand même pris le risque.

Il y a trois semaines, alors qu’il se trouvait dans le secteur Esquamine de Terre-Neuve, l’*Atlantic Provider*, un bateau de pêche dont le port d’attache se trouve à Shippagan, a complètement brûlé et coulé. Heureusement, la garde côtière a réussi à sauver les quatre personnes qui étaient à bord. Ils étaient à environ quatre heures de Port Saunders. Ils ont été secourus en toute sécurité. Ce genre de situation a lieu très souvent.

**Le sénateur Enverga :** Certaines des histoires que vous avez racontées m’ont touché. En gros, vous êtes l’un des bénéficiaires des services offerts par la garde côtière. Je vous ai tous écoutés. Vous semblez avoir un plus grand nombre de questions et de recommandations. Vous n’êtes pas entièrement satisfaits du service que vous recevez. Est-ce bien ce que j’entends? Vous voulez que nous formulions une recommandation. S’il y a une chose que vous voulez particulièrement que nous recommandions au gouvernement, pouvez-vous nous dire de quoi il s’agit, s’il vous plaît?

**Mr. Franck:** I will be brave and step up as the first to make a recommendation. It relates back to coordination of efforts, activities and information especially respecting Transport Canada and DFO. We need to coordinate the rules, the regulations, the education, the response, the equipment requirements, the equipment certifications and the approvals.

I mentioned during my introductory remarks the Fishing Safety Now action plan. One of its 10 working groups is the agency to agency co-operation and improvements group. When agencies affecting health and safety in the fishing industry are in the room together they learn an awful lot from each other. We need that microscale to expand to a macroscale right across the country so that the memorandum of understanding or other relationships between Transport Canada and DFO are coordinated in their response whether it is resource management or whether it is equipment requirements on vessels to satisfy certain fisheries in certain seasons and that sort of thing.

I think that a lot of that co-operation would result in better information and education and less confusion to the fisher, the person that is out there doing the work. It would reduce the number of search and rescue episodes should we have better and safer people on the water supporting one another and making good risk decisions.

**Mr. Lanteigne:** Information and training are the two main points. Your question brings out what we are talking about all the time: Who is going to be the next fisherman? What is the future of the fisheries? Who is going to be on board those fishing vessels? The next generation of fishermen is a big concern to all fishermen associations in the country.

All kinds of situations make it not appealing. Putting that aside, for a long time the job of a fisherman has been some kind of a last resort job. If you don't succeed at university, if you don't want to become an electrician or if you don't want to become whatever, go fishing or work at a fish plant.

It is very easy to get taken on. You are on the wharf with your hands in your pockets. All of a sudden this guy asks what you are doing today. "I am not doing anything." "If you want to come fishing, jump in." What about safety? What about training? What about the danger? I am just giving a small picture but a lot of those guys have become fishermen that way.

In closing, the jobs of a fisherman and a cab driver are the two easiest ones to start doing without proper training and information. Safety should be a mandatory part of becoming a fisherman today.

**M. Franck :** Je serai courageux en étant le premier à faire une recommandation. Ma recommandation renvoie à la coordination des efforts, des activités et de la sensibilisation, surtout pour ce qui est de Transports Canada et du ministère des Pêches et des Océans. Nous devons coordonner les règles, les règlements, l'éducation, les interventions, les besoins en matériel, la certification du matériel et les approbations.

Dans ma déclaration liminaire, j'ai parlé du plan d'action Fishing Safety Now. L'un des 10 groupes de travail mobilisés est le groupe des améliorations et de la coopération entre les organismes. Lorsque les membres des organismes qui influent sur la santé et la sécurité dans l'industrie de la pêche discutent ensemble, ils apprennent beaucoup les uns des autres. Nous devons d'abord déployer des efforts à petite échelle pour progressivement le faire à l'échelle du pays afin que le protocole d'entente ou les autres liens entre Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans soient coordonnés dans le cadre des interventions, qu'il s'agisse de gestion des ressources ou des besoins en matériel des navires pour pratiquer certains types de pêche selon les saisons et ainsi de suite.

Je pense qu'une grande partie de cette coopération améliorerait la sensibilisation et la formation tout en dissipant la confusion parmi les pêcheurs, ceux qui font le travail au large. La présence sur l'eau de personnes plus qualifiées et plus sûres qui s'entraident et qui prennent de bonnes décisions en matière de risques permettrait de réduire le nombre d'opérations de recherche et de sauvetage.

**M. Lanteigne :** Les deux principaux éléments à retenir sont la sensibilisation et la formation. Votre question renvoie à un sujet que nous abordons constamment : qui prendra la relève? Quel est l'avenir de l'industrie de la pêche? Qui sera à bord des bateaux de pêche? Les associations de pêcheurs de partout au pays sont préoccupées par la question de la relève.

Toutes sortes de situations font en sorte que le métier n'est pas attrayant. Le métier de pêcheur a d'ailleurs longtemps été une sorte de dernier recours. Ceux qui échouent à l'université et qui ne veulent pas devenir électriciens ou exercer un métier similaire se retrouvent sur un bateau de pêche ou dans une usine de transformation du poisson.

Il est très facile de se retrouver à bord d'un bateau. Il s'agit d'être sur le quai les mains dans les poches et que quelqu'un vous demande ce que vous faites ce jour-là. Vous dites que vous n'avez rien de prévu, et il vous dit de monter à bord si vous voulez pêcher. Qu'en est-il de la sécurité? Qu'en est-il de la formation? Qu'en est-il du danger? Je ne fais que dresser un petit portrait, mais ils sont nombreux à être devenus pêcheurs de cette façon.

Pour conclure, le métier de pêcheur et celui de chauffeur de taxi sont les deux plus faciles à exercer sans une formation et une sensibilisation adéquates. De nos jours, il devrait être obligatoire de suivre une formation sur la sécurité pour exercer le métier de pêcheur.

**Mr. Jollimore:** Information and training are definitely very important preventative measures. They would likely lead to less SAR calls, responses and things like that. From our point of view as fishermen consistent safety coverage for all areas would be important.

There are two places on Prince Edward Island at Souris and Summerside that have the vessels. Craig and I fish in the very middle of Prince Edward Island on the north shore and it would be one of the longer response times to get to our area. A consistent coverage model would be ideal for a lot of fishermen. As he alluded to for the younger fishermen it would be a safety net for them to look at, knowing that they have the same safety coverage as the next harbour or whatever.

**Senator McInnis:** Mr. Avery, you said that when the Coast Guard is available rescue efforts should be their responsibility and not shoved off to the auxiliary. How serious a problem is this?

**Mr. Avery:** It is quite serious. I will give you a quick example. About two weeks ago I had a call from a fisher looking for an auxiliary vessel, if there were any in the area. I said, "Is the cutter not around or the patrol boat not around out of Alberton?" He said, "Apparently they are not in the area right now." He called JRCC and JRCC couldn't get a hold of an auxiliary member. They basically told the fisher that was calling that he had to find another fisherman to tow him in.

I mean that is getting harder and harder all the time. I will give you an example of what happens and one of the reasons that sometimes I am at a point where I am thinking about getting out of the auxiliary. We try to educate the fishermen and explain what the auxiliary is and how it operates, but a lot of fishermen think that because you are in the auxiliary you are at their beck and call.

I have had all kinds of conversations with fishermen about that over quite a few years. I have tried to explain to them the situation of the auxiliary. If I am engaged in my own fishing activities I am not at liberty to leave and tow that person in, unless the person is in grave danger,

I will give you a quick example of quite an argument I had with a fisherman on the herring grounds. When the herring are mesh'n and it is eleven or twelve o'clock at night you probably have a two-hour window. One of the herring boats broke down. I had to refuse to tow him in because I was trying to get my load of fish the same as anybody else. I didn't want to miss out on that. He was going to lose out on his. That is all he was worried about. He wanted to get in, try to get fixed up and get back out. I told him, I said, "Look, it is a nice calm evening. You are going to

**M. Jollimore :** La sensibilisation et la formation sont sans aucun doute des mesures préventives très importantes, qui auraient probablement pour effet de réduire le nombre d'appels de recherche et sauvetage, d'interventions et ainsi de suite. En tant que pêcheurs, nous sommes d'avis qu'il serait très important de toujours passer en revue l'ensemble des questions de sécurité.

On retrouve les navires à deux endroits à l'Île-du-Prince-Édouard, Souris et Summerside. Craig et moi pêchons vis-à-vis du centre de l'île, sur la côte nord, et nous comptons parmi les gens de notre région qui devraient attendre l'aide le plus longtemps. La mise en place d'un modèle de protection uniforme serait idéale pour beaucoup de pêcheurs. Comme Craig l'a laissé entendre en parlant des jeunes pêcheurs, ce modèle représenterait pour eux un filet de sécurité, car ils sauraient qu'ils bénéficient de la même protection que les gens du prochain port ou d'ailleurs.

**Le sénateur McInnis :** Monsieur Avery, vous avez dit que lorsque la Garde côtière est disponible, elle devrait se charger des efforts de sauvetage plutôt que de les reléguer à la Garde côtière auxiliaire. À quel point est-ce un problème?

**M. Avery :** C'est un problème plutôt grave. Je vais vous donner un bref exemple. Il y a environ deux semaines, j'ai reçu un appel d'un pêcheur qui cherchait un navire de la garde auxiliaire dans la région. Je lui ai demandé si des gardes-côtes étaient dans le coin, si le bateau de patrouille venant d'Alberton se trouvait dans les environs. Il m'a répondu qu'ils n'étaient apparemment pas dans le secteur à ce moment-là. Il a appelé le CCCOS où on lui a dit qu'on n'arrivait pas à joindre un membre de la Garde côtière auxiliaire. En gros, on lui a dit qu'il devait trouver un autre pêcheur pour le remorquer.

Ce que je veux dire, c'est que cela devient de plus en plus difficile. Je vais vous donner un exemple de ce qui se produit, une des raisons pour lesquelles je songe parfois à quitter la Garde côtière auxiliaire. Nous essayons de sensibiliser les pêcheurs et de leur expliquer en quoi consistent la Garde côtière auxiliaire et sa façon de fonctionner, mais ils sont nombreux à penser que nous sommes à leur entière disposition parce que nous en faisons partie.

J'ai à ce sujet toutes sortes de conversations avec des pêcheurs depuis un bon nombre d'années. J'ai essayé de leur expliquer la situation des membres de la Garde côtière auxiliaire. Lorsque je suis moi-même en train de pêcher, je ne suis pas libre de partir pour remorquer un autre pêcheur, à moins qu'il soit dans une situation périlleuse.

Je vais vous donner le bref exemple d'une discussion mémorable que j'ai eu avec un collègue qui pêchait le hareng. Lorsque le hareng se trouve dans les mailles du filet et qu'il est 23 heures ou minuit, vous avez environ deux heures à votre disposition. L'un des bateaux a brisé. J'ai dû refuser de le remorquer parce que j'essayais de sortir mes prises comme tout le monde. Je ne voulais pas les perdre. Il s'apprêtait à perdre les siennes. C'est tout ce qui le préoccupait. Il voulait rentrer, essayer de réparer son bateau et ressortir. Je lui ai dit que la mer était belle

have to wait until somebody else comes along or somebody gets their load.” I had to refuse him because I was right in the middle of trying to get my load of fish.

It is not a very nice situation. To me, there should have been a SAR vessel within an hour or an hour and a half somewhere that could come out and tow that person in. It is their responsibility. They should not have to hope there is a fishing boat that is going to tow them in.

Right now my boat is worth \$350,000 to \$400,000. Everybody will remember that the Coast Guard sunk a boat up in Newfoundland towing them in. I realize the danger if somebody goes to hook on to me. If I put that boat under and somebody drowns, am I liable? Yes, I am. That is made clear.

That is why I follow all the procedures. I am actually supposed to go aboard and get the captain of the vessel I am going to tow in to sign a waiver, which I very seldom do. Mostly when I am going to pick somebody up it is rough weather. You do well to get a tow rope on them, let alone get them to sign something.

I have the JRCC person who is taking care of the task on the radio. I ask permission to go aboard and put the tow line on. He has all that taped so that covers me and it covers the Coast Guard Auxiliary.

**Senator McInnis:** Mr. Lanteigne, you mentioned there should be more collaboration with the Canadian Coast Guard and regulators. The Canadian Coast Guard was transferred from Transport Canada to Fisheries and Oceans. Has that been a problem? Is the governance that is now in place under the auspices of Fisheries and Oceans as good as it should be? Have they been accepted?

Oftentimes when divisions are transferred to another department it takes a while for them to settle in. Are collaboration and governance of the Coast Guard problems, do you think?

**Mr. Lanteigne:** I don't think the organization — Transport Canada, the DFO or whoever it is — is important to us. The big problem we have is how to deal with them and how they deal with us more than who is who above that.

There has always been some kind of a conflict between the fishermen and Transport Canada. The mechanism being used is CMAC, the Canadian Marine Advisory Council. That is where we meet to talk about rules and all that stuff.

Transport Canada is dealing with everything that is at sea, everything that is on the water: all the marine traffic, all the pleasure boats, the ferries and all that stuff. The fishermen address those situations but the communication line is not always that great. It used to be two CMACs a year. Now it is going to be a year. The last CMAC was last year. I don't think we are getting one this fall. Maybe next spring there will be a meeting.

et calme ce soir-là et qu'il devrait attendre que quelqu'un d'autre passe ou qu'un autre bateau ait sorti ses prises de l'eau. J'ai dû refuser parce que j'étais en train d'essayer de sortir les miennes.

Ce n'est pas une situation très agréable. Je crois qu'un navire de recherche et sauvetage aurait dû être en mesure de venir le remorquer après une heure ou une heure et demie. C'est la responsabilité des gardes-côtes. Les pêcheurs ne devraient pas avoir à espérer qu'un bateau de pêche soit là pour les remorquer.

Mon bateau vaut maintenant entre 350 000 et 400 000 \$. Personne ne va oublier que la Garde côtière a coulé un bateau à Terre-Neuve en le remorquant. Je suis conscient du risque que je cours lorsque je remorque un autre bateau. Suis-je responsable si le bateau coule et que quelqu'un se noie? Oui, je suis responsable. On nous l'indique clairement.

C'est la raison pour laquelle je suis toutes les procédures. Je suis censé me rendre à bord pour demander au capitaine du bateau que je m'apprête à remorquer de signer un formulaire d'exonération, ce que je fais très rarement. La plupart du temps, la mer est agitée. Il est déjà difficile de fixer un câble, et encore plus ardu de faire signer un document.

Je parle à la radio avec le responsable du CCCOS qui s'occupe de l'intervention. Je lui demande la permission de monter à bord et je fixe ensuite le câble de remorquage. Toute la conversation est enregistrée, ce qui me protège ainsi que la Garde côtière auxiliaire.

**Le sénateur McInnis :** Monsieur Lanteigne, vous avez mentionné que la Garde côtière canadienne et les organismes de réglementation devraient collaborer davantage avec les pêcheurs. Le transfert de la Garde côtière de Transports Canada à Pêches et Océans a-t-il posé problème? La gouvernance actuellement en place sous les auspices de Pêches et Océans est-elle aussi bonne qu'elle devrait l'être? Accepte-t-on les mesures du ministère?

Lorsque des services sont transférés à un autre ministère, il leur faut souvent un certain temps pour s'y faire. D'après vous, la collaboration et la gouvernance de la Garde côtière posent-elles problème?

**M. Lanteigne :** Je ne pense pas que l'organisation — Transports Canada, Pêches et Océans ou autre — importe pour nous. Ce qui nous pose surtout problème, c'est plus la façon de nous traiter avec la garde côtière et la façon dont elle traite avec nous que l'organisation dont elle relève.

Il y a toujours eu une sorte de conflit entre les pêcheurs et Transports Canada. Le mécanisme utilisé est le CCMC, le Conseil consultatif maritime canadien. C'est là que nous nous rencontrons pour discuter des règles et de ce genre de choses.

Transports Canada s'occupe de tout ce qui se fait au large, de tout ce qui est sur l'eau : le trafic maritime, les bateaux de plaisance, les traversiers et ainsi de suite. Les pêcheurs abordent ces questions, mais la communication n'est pas toujours excellente. À l'époque, le CCMC se réunissait deux fois par année. La dernière rencontre a eu lieu il y a près d'un an. Je ne pense pas qu'il y en aura une cet automne. Cela ira peut-être au printemps prochain.

They used to also have regional CMC meetings. It was a good way to reach the region. Now it has been quite a while since they have been having those. Transport Canada decides on what is going on there. On a scale of one to ten I would classify the relations between the industry and Transport Canada as probably a four or a five. It is not what it should be. We have to address that but I don't it is important if it is Transport Canada or DFO.

**Senator McInnis:** You mentioned in your presentation the fishing vessel stability simulator. How does that work? Is it only available in Newfoundland? Was it put together by Memorial University?

**Mr. Lanteigne:** By Memorial University, yes.

**Senator McInnis:** Is it available online?

**Mr. Lanteigne:** Yes, it is available online to every fisherman who wants to download that.

**Senator McInnis:** How important is it? How does it work?

**Mr. Lanteigne:** You can enter all the specs of your fishing vessel. You can simulate weather type, load and engine to see how your vessel will perform in those conditions. It is a great training tool. It gives you a feel of what the performance of your boat would be in all type of conditions. It is being used right now in all fisheries schools. They are using that tool.

It was a \$1.5 million project that we had with Memorial University. They did that part. We would need extra money that we don't have to make it a lot more user friendly for everybody to use on their own computer. It is possible to do that. We feel it is not user friendly enough for fishermen at the moment to be able to use it adequately and easily but for trained personnel it is a very good tool.

**Senator McInnis:** We are here talking about safety at sea. These are important things. Yesterday we talked about the SmartBuoy off Herring Cove that recreational boaters and fishermen alike use and can prevent. I am not sure that these are put out as much as they should be.

This is wonderful research. Memorial University does some great work. I was intrigued by it. Do you think it is the wave of the future and it ultimately will get out there?

**Mr. Lanteigne:** Definitely it is. We are having all kinds of demands from all over the world for access to the program developed by Memorial. Spain, the U.S. and different countries want access to that software.

**Senator Munson:** I want to dig a bit deeper into what you have all been saying about training, mandatory safety and talking to unknown bureaucrats. Those in charge of Transport Canada or in

Le CCMC tenait également des réunions régionales. C'était une bonne façon de maintenir un lien avec les gens de la région. Il n'y en a pas eu depuis longtemps. C'est Transports Canada qui prend les décisions à cet égard. Sur une échelle de 1 à 10, je donnerais probablement un 4 ou un 5 aux relations entre l'industrie et Transports Canada. Ces relations ne sont pas ce qu'elles devraient être. Je pense que nous devons nous pencher sur la question peu importe si l'organisme relève de Transports Canada ou de Pêches et Océans.

**Le sénateur McInnis :** Dans votre exposé, vous avez parlé du simulateur de stabilité des bateaux de pêche. Comment fonctionne-t-il? Est-il seulement disponible à Terre-Neuve? Est-ce l'Université Memorial qui l'a mis au point?

**M. Lanteigne :** Oui, c'est l'Université Memorial.

**Le sénateur McInnis :** Est-il disponible en ligne?

**M. Lanteigne :** Oui, tous les pêcheurs qui veulent le télécharger peuvent le faire en ligne.

**Le sénateur McInnis :** À quel point le simulateur est-il important? Comment fonctionne-t-il?

**M. Lanteigne :** On peut entrer toutes les caractéristiques techniques de son bateau de pêche. Il est alors possible de simuler le type de conditions météorologiques, de charge et de moteur pour voir comment le bateau s'en sort dans ces conditions. C'est un excellent outil de formation. Il donne une idée de la façon dont un navire se comporterait dans toutes sortes de conditions. Cet outil est maintenant utilisé dans l'ensemble des écoles de pêche.

Il a été mis au point dans le cadre d'un projet de 1,5 million de dollars que nous avons mené conjointement avec l'Université Memorial. L'université s'est occupée de ce volet. Nous n'avons pas le financement supplémentaire nécessaire pour rendre son utilisation plus conviviale sur les ordinateurs personnels. C'est possible. Nous pensons que le simulateur n'est pas suffisamment convivial en ce moment pour que les pêcheurs puissent l'utiliser adéquatement et facilement, mais c'est un très bon outil pour le personnel qualifié.

**Le sénateur McInnis :** Nous sommes ici à parler de sécurité en mer. Ce sont des choses importantes. Hier, nous avons parlé de la bouée SmartAtlantic, au large d'Herring Cove, que les plaisanciers et les pêcheurs utilisent et qui est un outil de prévention. Je pense qu'il n'y a pas assez de bouées de ce genre.

C'est formidable, comme recherche. L'Université Memorial fait de l'excellent travail. J'ai trouvé cela intéressant. Pensez-vous que c'est la voie de l'avenir et que cela deviendra courant?

**M. Lanteigne :** Absolument. Nous avons toutes sortes de demandes de partout dans le monde concernant le programme conçu par l'Université Memorial. L'Espagne, les États-Unis et divers autres pays veulent avoir accès à ce logiciel.

**Le sénateur Munson :** J'aimerais approfondir ce que vous dites tous à propos de la formation, des exigences obligatoires en matière de sécurité et des rapports avec des fonctionnaires que

Fisheries would probably argue if they appeared before us that they have your best interests at heart. Mr. Lanteigne talks about some of the equipment that is not adequate, detection, responding more frequently, so on and so forth.

We have all discussed these things. Is there an attitude problem that father knows best? We know what is best for you but you seem to know what is best for you. Is that kind of paternal thing happening that no matter what you say they are just not going that extra distance? Is there a financial argument here? At the end of the day we are talking about people's lives and people's livelihoods.

**Mr. Lanteigne:** I am sure that Craig can also comment on this and probably Mr. Franck. In competitive fisheries the dollar sign makes the fisherman. They don't want rules because any rules may have an effect on revenues. Craig was talking herring for example. The herring fishery is a good example. When the fish are there the weather may not be good but there is good herring tonight. If there is a rule that prevents me to take all that is there, who are those bastards at Transport Canada? They are directly in my wallet that night.

I don't think there will ever be a place where everybody is comfortable in this type of situation. You won't change that. It is nature. It is okay to have rules. It is okay to have safety rules. When you are trying to put some rules in place that will limit or increase the security that may be possible to do, but it may affect a lot the revenue and income of the fishermen.

Everybody would agree with safety first. It is the number one rule but the reality is what is going on. That is where you have those two lines of conflicts many times. Where do we draw that line?

**Mr. Franck:** May I chime in here on this question? I believe that all people in departments are focused. They have the right attitude. They want to do well. Maybe it is because I choose to believe that personally. Everyone is trying to do their job. I think they are trying to do it well and to the best of their abilities.

Sometimes those jobs might happen in a silo and it is easy to say it is not our responsibility. They may not say it is not my job but it may fall somewhere else. It may be another department or division or so-and-so is looking after that. What might be needed in this regard to try to answer your question is perhaps oversight to look at all things that happen which affect the industry.

I only came into the industry with a health and safety background five years ago. Immediately I found going to CMAC and industry meetings that there is a tremendous amount of legislation, codes, rules and standards to follow. To someone that is out there on a fishing boat it is extremely difficult for them to know all there is to know. We see that when

vous ne connaissez pas. Les personnes responsables au sein de Transports Canada ou de Pêches et Océans affirmeraient probablement, si elles comparaissaient devant nous, qu'elles ont votre intérêt à cœur. M. Lanteigne parle de l'équipement qui n'est pas adéquat, de la détection, de la nécessité de répondre plus souvent, et cetera.

Nous avons tous discuté de ces choses. Est-ce qu'il y a un problème d'attitude paternaliste? Nous savons ce qui est préférable pour vous, mais vous semblez savoir ce qui est préférable pour vous-mêmes. Est-ce qu'il y a une attitude paternaliste et que peu importe ce que vous dites, ils ne vont tout simplement pas en faire plus? Est-ce qu'il y a une question financière en jeu? Au bout du compte, nous parlons de la vie des gens et de leur gagne-pain.

**M. Lanteigne :** Je suis sûr que Craig peut aussi parler de cela, de même que M. Franck, probablement. Dans les pêches concurrentielles, c'est l'argent qui fait le pêcheur. Les pêcheurs ne veulent pas de règles, car les règles peuvent avoir des effets sur les recettes. Craig parlait du hareng. La pêche au hareng est un bon exemple. S'il ne fait pas beau ce soir, mais qu'il y a beaucoup de hareng, ce qui compte, c'est qu'il y a du hareng. S'il y a une règle qui m'empêche de prendre tout ce qui est là, qui sont ces salauds de Transports Canada? Ce soir-là, ils ont un effet direct sur mon portefeuille.

Je pense que dans ce genre de situation, il est impossible que tout le monde soit à l'aise, et cela n'arrivera jamais. Vous ne changerez pas cela. C'est la nature. C'est bien d'avoir des règles. C'est bien d'avoir des règles de sécurité. Il est possible de mettre en place des règles qui vont limiter les choses ou accroître la sécurité, mais cela peut produire des effets importants sur les recettes et les revenus des pêcheurs.

Tout le monde est pour la sécurité avant tout. C'est la première règle, mais la réalité, c'est ce qui se produit. C'est là que vous avez les situations de conflit. Où faut-il fixer les limites?

**M. Franck :** Puis-je y aller de mes commentaires à ce sujet? Je crois que tous les gens des ministères prêtent attention, qu'ils ont la bonne attitude. Ils veulent bien faire. C'est peut-être parce que je choisis d'y croire. Chacun essaie de faire son travail. Je pense qu'ils essaient de bien le faire, au meilleur de leurs capacités.

Il arrive que le travail se fasse en vase clos, et il est facile pour les gens de dire que quelque chose ne relève pas de leur responsabilité. Les gens ne disent peut-être pas que ce n'est pas leur travail, mais cela aboutit ailleurs. C'est un autre service ou une autre division, untel ou unetelle qui s'occupe de cela. Ce qu'il faudrait peut-être, pour répondre à votre question, c'est la surveillance de tout ce qui se passe qui a des effets sur l'industrie.

Je suis arrivé dans l'industrie il y a cinq ans avec une formation en santé et sécurité. En allant aux réunions du CCMC et de l'industrie, j'ai rapidement constaté qu'il y a énormément de lois, de codes, de règles et de normes à respecter. Pour quiconque est en mer sur un bateau de pêche, il est extrêmement difficile de savoir tout ce qu'il faut savoir. Nous voyons cela quand

sometimes we lose someone overboard and they don't come home. The captain, the owners and the authorized representatives find out very quickly all the things that Transport Canada requires to meet your conditions under DFO were not enough.

A whole realm of occupational health and safety standards in each province must also be met. There is a lack of knowledge of all those pieces of legislation, codes and standards. There is no coordination that is trying to get all the information in the right hands so they can do their jobs safely.

The fishers want to do their jobs and come home safely at the end of every trip: "Tell us what we need to do in a clear, concise manner and we will do it." It gets very confusing when there are different pieces all over the map.

**Senator Munson:** I have another question. It is probably the most naive question for a person who was from New Brunswick and the north shore but now lives in Ontario. That is when you see the picturesque scene of the term you used, dumping. When you look at it from the perspective of a consumer it doesn't look like dumping. It looks like a frantic race to one section of the water to find the spot where you believe the lobster is. Yet it repeats itself every year at the beginning of every season. With that comes safety and so on because, as they would say, buddy gets out a little earlier and takes off or whatever the case may be. You would think by this time after all these years that each of the fishers would know exactly where their spot is to prevent the start of the race to get there.

As I say this could naive. I was just thinking along the lines that if you were a farmer and not a fish harvester you would know where your wheat is going to grow, where things are going to happen, and so on and so forth. Why couldn't there be designated areas that have been in perpetuity for every family or whatever?

I understand what is happening out there. I would just like to throw it out there in the interest of the chaos that happens on the sea.

**Mr. Avery:** I will respond to that. In a perfect world that would be good. There are places where fishermen have their own areas they go to. I will use lobster for example. I fish in area 24 and I fish probably an area of 20 miles. If I was designated to one area there are years the lobsters don't come to certain places where I fish.

**Senator Munson:** I know. I am just saying if it is going to continue the way it is then you need more search and rescue people available in the area.

**Mr. Avery:** It is a very vulnerable time when you have boats loaded. Some of the pictures you are seeing of the rushing to the grounds are not as bad as they look.

**Senator Munson:** But aren't you all friends out there?

quelqu'un passe par-dessus bord et ne revient pas à la maison. Le capitaine, les propriétaires et les représentants autorisés comprennent très rapidement que tout ce que Transports Canada exige pour que les exigences du MPO soient respectées ne suffit pas.

Il y a aussi tout un éventail de normes de santé et de sécurité à respecter dans chaque province. Les connaissances manquent concernant tous ces textes législatifs, codes et normes. Il n'y a pas de coordination qui permettrait de mettre toute l'information entre les bonnes mains de sorte que le travail puisse se faire en toute sécurité.

Les pêcheurs veulent faire leur travail et revenir à la maison en toute sécurité après chaque voyage : « Dites-nous de façon claire et concise ce que nous devons faire, et nous allons le faire. » C'est très mêlant quand tout est éparpillé.

**Le sénateur Munson :** J'ai une autre question. C'est probablement la question la plus naïve possible, venant d'une personne du nord du Nouveau-Brunswick qui vit maintenant en Ontario. C'est quand vous avez en tête la scène pittoresque que le terme que vous avez utilisé, « dumping », évoque. Dans la perspective du consommateur, ça ne semble pas être du dumping. C'est comme une course folle vers le secteur où vous croyez que vous trouverez le homard. Cela se répète chaque année, au début de chaque saison. Avec cela, il y a la sécurité et ainsi de suite, parce que comme ils le disent, on sort un peu plus tôt et on part. On croirait qu'après toutes ces années, chaque pêcheur saurait exactement où se trouve son secteur, ce qui préviendrait cette course folle pour s'y rendre.

Comme je le dis, c'est peut-être naïf. Je me disais tout simplement que si vous êtes un fermier plutôt qu'un pêcheur, vous savez où votre blé va pousser, où les choses vont se produire, et ainsi de suite. Pourquoi n'y aurait-il pas des secteurs désignés à perpétuité pour chaque famille, par exemple?

Je comprends ce qui se passe là-bas. Je veux juste faire valoir cela, compte tenu du chaos qui se produit en mer.

**M. Avery :** Je vais répondre à cela. Dans un monde idéal, ce serait bon. Il y a des endroits où les pêcheurs se rendent, car ce sont leurs propres secteurs. Parlons de homard, par exemple. Je pêche dans le secteur 24 et je couvre probablement une superficie de 20 milles. Si j'avais un secteur désigné, cela ne fonctionnerait pas, car certaines années, le homard ne va pas à certains endroits où je pêche.

**Le sénateur Munson :** Je sais. Je dis tout simplement que si les choses continuent, il va falloir plus de personnel de recherche et de sauvetage dans le secteur.

**M. Avery :** C'est un moment de grande vulnérabilité quand les bateaux sont chargés. Malgré les photos que vous voyez des bateaux qui se précipitent, les choses ne sont pas aussi mauvaises qu'elles en ont l'air.

**Le sénateur Munson :** Mais n'êtes-vous pas tous des amis là-bas?

**Mr. Jollimore:** Not during the season.

**Mr. Avery:** If somebody is in trouble everybody responds. People that you don't get along with who are your natural enemy they would be there to help you out.

**Senator Munson:** I will put the question another way. What has search and rescue or the Coast Guard said? You are obviously pursuing this because once again there are lives at stake. What is their response to not providing adequate search and rescue during those particular times? I know the timeframes because I almost follow the coast when I come home to see where the lobster is.

**Mr. Avery:** Mr. McInnis answered that question a little while ago when he opened up. If they respond to it they would say they have adequate protection to look after us until something happens. If you are talking to the bureaucrats they would say that they have things in place.

I want to give you a little example. I want to go back a bit to your first question when you talked about safety equipment aboard vessels. There are new regs coming into place right now that you guys are probably aware of. They are coming in July. I think they are gazetted now. They are going to become law in July 2017.

We definitely have some concerns over those. A lot of our fishermen right now are in older based fisheries. No matter what they do the most they could fish any species would probably be three months. That would be big. An awful lot are only two months like lobster fishing. You need to have the other species licence. They have asked us to put some equipment aboard our boats. Like I said life rafts are a big one. We are going to need probably 15,000 life rafts in Canada. Somebody is going to be a big cash cow and make a lot of money off those things. They have to be opened up every year.

I just want to lighten up a bit in my comment here. In the 40 years I have been fishing I have got into a few situations, I will say, but nothing really dangerous until I am entering the harbour where I come in when I am going back home.

We talked about the CMAC meetings. We had to bring a bureaucrat right down to our harbours and show them the types of boats we were fishing in. They were talking about engine rooms. Back at that time about 15 years ago my engine room would be comparable to a six-foot coffin. It would be pretty hard to walk inside of it. It is usually not what it was meant for.

**M. Jollimore :** Pas pendant la saison.

**M. Avery :** Si quelqu'un a des problèmes, tout le monde réagit. Les personnes avec lesquelles vous ne vous entendez pas bien et qui sont vos ennemis naturels seraient là pour vous aider.

**Le sénateur Munson :** Je vais présenter ma question autrement. Qu'est-ce que les services de recherche et sauvetage ou la Garde côtière ont dit? Ce que vous faites, c'est parce qu'il y a des vies en jeu. Que répondent-ils pour expliquer qu'ils ne fournissent pas des services appropriés de recherche et de sauvetage pendant ces périodes particulières? Je sais quand les choses se passent parce que je longe presque la côte quand je viens à la maison, pour voir où se trouve le homard.

**M. Avery :** M. McInnis a répondu à cette question il y a quelque temps, quand il s'est ouvert. S'ils répondaient, ils diraient qu'ils offrent la protection qu'il faut pour nous surveiller jusqu'à ce que quelque chose arrive. Si vous parliez aux fonctionnaires, ils diraient qu'il y a des choses en place.

J'aimerais vous donner un petit exemple. Je vais revenir un peu sur votre première question, quand vous avez parlé de l'équipement de sécurité dans les bateaux. Il y a un nouveau règlement en préparation dont vous êtes probablement au courant. Cela va se faire en juillet. Je pense que le règlement est dans la *Gazette du Canada* en ce moment. Le règlement sera pris en juillet 2017.

Nous avons très certainement des préoccupations à ce sujet. Bon nombre de nos pêcheurs sont maintenant dans des pêches de longue date. Peu importe ce qu'ils font, peu importe l'espèce pêchée, ils ne peuvent probablement pas dépasser trois mois. Ce serait beaucoup. Dans bien des cas, comme pour le homard, ce n'est que deux mois. Vous devez avoir le permis de pêche d'une autre espèce. Ils nous ont demandé de mettre de l'équipement dans nos bateaux. Comme je l'ai dit, les radeaux de sauvetage représentent un gros morceau. Il va probablement nous falloir 15 000 radeaux de sauvetage au Canada. Cela va représenter une mine d'or pour quelqu'un qui va se faire tout un tas d'argent. Il faut les ouvrir chaque année.

Je vais essayer d'être un peu moins sérieux, avec mes commentaires. Je pêche depuis 40 ans, et j'ai vécu quelques situations, mais il ne m'est rien arrivé de vraiment dangereux avant de faire mon entrée dans le port, pour revenir à la maison.

Nous avons parlé des réunions du CCMC. Il a fallu que nous fassions venir un fonctionnaire dans nos ports pour lui montrer les types de bateaux que nous utilisons pour la pêche. Ils parlaient de la salle des machines des bateaux. À cette époque, il y a environ 15 ans, ma salle des machines pouvait se comparer à un cercueil de six pieds. Il serait très difficile de marcher à l'intérieur. Ce n'était pas fait pour cela.

They had no idea what our boats were like. They had no idea that I had a 43-foot boat and I had to go in through an area where it got down to as low as four feet and five feet of water. Even if I had a life raft on the roof, if something happens there chances are you are not going to be able to deploy it.

You can go too far and say put this and put this aboard. You are adding a lot of extra expense. To me those regs should be seriously looked at right now. We need at least a time period where maybe we could work at bringing somebody in to supply those or get better prices. Right now it is just going to be a big expense.

The safety record of the fishermen I represent is very good. We are fishing within five miles or ten miles of shore most of the time when we are fishing. I always like to say that the biggest lifesaver I had in the times when I was in trouble was two or three good Hail Marys before I put the throttle down.

**Senator Munson:** You are asking for safety. You use the words mandatory and safety yet you seem to say there is too many regulations in place. I am trying to find a balance in your argument.

**Mr. Franck:** In response to that last point there are a lot of regulations. They need to be clarified and coordinated somewhat. The fishers need to be continually involved in creating these and with the implementation plans.

The new fishing vessel safety regulations come July 2017 will cause a lot of difficulty for some people with respect to having written procedures. That is something fairly new in the fishing industry. The other industries have had written health and safety manuals and procedures for 50 or 100 years.

In fishing this is a rather new concept to some of our smaller fishing boats. We have an awful lot of work to do in that regard. It would be nice to see various departments and divisions working together and helping to communicate those requirements.

**Senator Poirier:** Thank you, gentlemen, for all being here.

[Translation]

I have some questions for Mr. Lanteigne. You mentioned that your council was founded in 1995 and that it represents a majority of fishing organizations. Do you deal with port authorities or is it more with individual fish harvesters? You also mentioned at the beginning of your presentation that you offer a number of workshops, national conferences and training courses. Are fish harvesters required to take part? Do they all take part? If they are not required to participate in your activities, do they?

Ils n'avaient aucune idée de ce qu'étaient nos bateaux. Ils ne savaient pas du tout que j'avais un bateau de 43 pieds et que je devais y entrer par un endroit qui se trouvait à quatre ou cinq pieds dans l'eau. Même avec un radeau de sauvetage sur le toit, si quelque chose s'était produit, il n'aurait vraisemblablement pas été possible de le déployer.

En exigeant qu'on mette ceci et cela dans le bateau, vous pouvez aller trop loin. Vous ajoutez beaucoup de dépenses. Je trouve qu'il faudrait regarder attentivement la réglementation en ce moment. Il nous faut au moins nous accorder du temps pour que nous puissions faire venir un fournisseur ou obtenir de meilleurs prix. Pour le moment, cela va tout simplement représenter une grosse dépense.

Le dossier de sécurité des pêcheurs que je représente est très bon. Quand nous pêchons, nous nous trouvons entre 5 et 10 milles de la côte la plupart du temps. J'aime dire que ce qui m'a surtout sauvé la vie, c'est de dire deux ou trois bons Je vous salue Marie avant de réduire les gaz.

**Le sénateur Munson :** Vous réclamez de la sécurité. Vous utilisez les mots « obligatoire » et « sécurité », mais vous semblez dire qu'il y a trop de règlements. J'essaie de trouver l'équilibre dans ce que vous dites.

**M. Franck :** En réponse à ce dernier point, il y a beaucoup de règlements. Il faut les éclaircir et les coordonner. Les pêcheurs doivent être continuellement inclus dans la création de ces règlements et dans les plans de mise en œuvre.

Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche qui sera pris en juillet 2017 va causer beaucoup de problèmes à certaines personnes, concernant les procédures écrites. C'est une chose relativement nouvelle dans le secteur des pêches. Les autres industries ont des manuels et procédures sur la santé et la sécurité depuis 50 ou 100 ans.

Pour la pêche, c'est un concept relativement nouveau pour certains de nos petits bateaux de pêche. Nous avons énormément de travail à faire sur ce plan. Il serait bon que les divers ministères et divisions travaillent ensemble et contribuent à communiquer ces exigences.

**La sénatrice Poirier :** Merci, messieurs, de votre présence.

[Français]

J'ai des questions à poser à M. Lanteigne. Vous avez mentionné que votre conseil a été créé en 1995, et qu'il représente en majorité des organisations de pêcheurs. Est-ce avec les administrations portuaires que vous faites affaire, ou s'agit-il de pêcheurs individuels? Vous avez aussi mentionné au début de votre présentation que vous offrez plusieurs ateliers, des conférences nationales et des formations. Est-ce que tous les pêcheurs sont obligés d'y participer? Est-ce que tous les pêcheurs y participent? Dans le cas de ceux qui n'y sont pas obligés, participent-ils à vos activités?

**Mr. Lanteigne:** The Canadian Council of Professional Fish Harvesters is a sector council formed under the auspices of the Department of Human Resources and Skills Development — I think that was the department's name at the time. Every sector had a council. The one for fisheries was founded under that program. The CCPFH represents its members, which are all fishing organizations. So the council has fishing associations as members from Newfoundland and Labrador to British Columbia.

As for the council's training activities, no, they are not mandatory. They are optional activities that we promote. For example, we talked about the electronic simulator. It has been made available to fishery training schools, but it was designed by the council. So those are the kinds of things that we do. The online Fishing Master 4 course was developed by the council, but always working with the training organizations in the provinces.

**Senator Poirier:** You also talked about a report that you prepared containing recommendations for Transport Canada. I believe the report was published in 2014. You also listed about six different recommendations. I imagine that those recommendations are in your report, are they not?

**Mr. Lanteigne:** Yes, exactly.

**Senator Poirier:** Have you had responses from Transport Canada to any of your recommendations? Have any steps been taken in response to your recommendations? Or are you still waiting for some action or some response from the department?

**Mr. Lanteigne:** We always have ongoing discussions with people from Transport Canada. We have always had a relationship with them; we are always in communication with them. But as Craig described earlier, the reality is that our impression is that we are often talking to people who do not really understand fishing. It is extremely difficult for Transport Canada people to actually come to see what a fishing boat is like, to see the reality of fishing, and to determine which issues have to be addressed. It is also difficult for us to make them understand everything involved and the implications. Are they now taking steps that really respond to our requests? No.

[English]

**Senator Poirier:** In the last few days we have met with many people. We have heard and seen many of the activities that are happening and how they work.

I am going back to the beginning of the fishing season that is coming. We discussed that a couple of times with different people when we were going around, either from the people we met in Greenwood or the people we met at JRCC. There were different

**M. Lanteigne :** Le Conseil canadien des pêcheurs professionnels, c'est un conseil sectoriel qui a été formé sous le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences — je crois que c'est le titre que portait le ministère à ce moment-là — et il y avait des conseils pour tous les secteurs. Celui des pêches a été formé dans le cadre de cette initiative. Le CCPP représente ses membres qui sont toutes des organisations de pêcheurs. Ainsi, de Terre-Neuve jusqu'en Colombie-Britannique, des associations de pêcheurs sont membres du conseil.

Quant aux activités de formation offertes par le conseil, évidemment, elles ne sont pas obligatoires. Il s'agit d'activités facultatives, qui visent à faire de la promotion. Par exemple, nous avons abordé la question du simulateur électronique. L'activité a été diffusée aux écoles de formation des pêcheurs, mais elle a été conçue par le conseil. Donc, nous faisons ce genre de choses. Le cours de Capitaine Classe IV offert en ligne a été élaboré par le conseil, mais toujours en collaboration avec les organisations de formation qui existent dans les provinces.

**La sénatrice Poirier :** Vous avez parlé aussi d'un rapport que vous avez préparé qui contient des recommandations s'adressant à Transports Canada. Je pense que le rapport a été publié en 2014. Vous avez parlé aussi d'environ six différentes recommandations. J'imagine que ces recommandations figuraient à votre rapport, n'est-ce pas?

**M. Lanteigne :** Exactement, oui.

**La sénatrice Poirier :** Avez-vous eu des réponses de Transports Canada à certaines de vos recommandations? Est-ce que des mesures ont été prises en réponse à vos recommandations? Ou est-ce que vous attendez encore des activités ou des réponses de la part du ministère?

**M. Lanteigne :** On a toujours des discussions continues avec les gens de Transports Canada. On a toujours une relation avec eux, on est toujours en communication avec eux. Mais, comme Craig l'a décrit tantôt, la réalité, c'est qu'on a l'impression qu'on parle bien souvent à des gens qui ne comprennent pas la réalité de la pêche. Le fait de venir sur place pour voir comment un bateau de pêche est fait, pour constater la réalité des pêcheurs et déterminer quels aspects doivent être abordés avec eux, c'est extrêmement difficile pour les gens de Transports Canada, et il est difficile pour nous d'arriver à leur faire comprendre tout ce que ça comporte et tout ce que ça implique. Maintenant, est-ce qu'ils ont pris des démarches qui vont vraiment dans le sens de nos demandes? Non.

[Traduction]

**La sénatrice Poirier :** Au cours des derniers jours, nous avons rencontré beaucoup de gens. Nous avons beaucoup entendu et vu au sujet de bien des activités et de la façon dont les choses fonctionnent.

Je vais revenir sur le début de la saison de la pêche qui s'en vient. Nous avons discuté de cela quelques fois avec diverses personnes quand nous faisons le tour — soit avec les gens rencontrés à Greenwood ou avec ceux rencontrés au CCCOS. Il y

places where the Coast Guard told us about certain times of the year when there was a higher demand for their services due to a large number of fleets going out at the same time.

We heard a lot about partnerships. There are a lot of partnerships that the Coast Guard have. The need of the rescue depends on which partnership is best able to answer that need. It reminds me a bit of when you go into the emergency at the hospital. There is triage where they ask you to come in and look at you to see the problem. Then they direct you to who can best answer that problem. From speaking to some of the people we have met, some would say depending on what the emergency is they would look at what is the best way to answer that emergency right away.

I think it was in Greenwood yesterday that they mentioned that sometimes it is just somebody who is waiting to be rescued but all is okay. Nothing has happened on the mountain or whatever but they are out of food. Then maybe just dropping them a bag food is the first thing we need to do as the first responder and then make sure the other help comes in after.

I know the partners involve many different people including the volunteer people who are the auxiliaries. We met some yesterday. It can include the private fishermen. He might be the best person to help because he is right next door and sees that person. It can be the pilots that are in the harbours. As I said there are many different partners out there.

Do you feel the partnership is working well? Do you feel that there is a lack there? Is there something you can recommend that could be better looked at? I know even with the beginning of the fishing season in early November we understand from the people we have met that they are aware of that. They will have people flying above and keeping an eye on them. They will be out there if something happens.

I had the feeling from some of the comments here that you felt you are not 100 per cent comfortable this is the best way to go about it or to work at it. Is there something you could recommend to us that you would see as a better system than what is there already with this partnership and all that is going on?

**Mr. Avery:** I would have to say more resources for the auxiliary. More funding and training would be good for the auxiliary. Something that I have suggested in the past in the area where I fish is that it is 80 or 90 miles to the closest actual SAR vessel which could actually do a search and rescue operation. Maybe they could approach auxiliary members from other areas that aren't opening that fishery at that time to be in the area for high risk situations where a lot of fisheries are opening up at one time. That would definitely be a recommendation I would make that I think could work.

Like I said there is a need for more training and more education for people who are on the water. It is frustrating staying in the auxiliary not only for fishermen but for recreational boaters. I saw a recreational boater that was broke down in the

a divers endroits pour lesquels la Garde côtière nous a parlé de certains moments de l'année où leurs services sont plus demandés en raison du grand nombre de flottes qui sortent en même temps.

On nous a beaucoup parlé de partenariats. La Garde côtière a beaucoup de partenariats. Le sauvetage requis est fonction du partenariat qui est le mieux en mesure de répondre au besoin. Cela me fait un peu penser aux urgences de l'hôpital. Il y a le tri, où l'on vous examine pour déterminer le problème. Puis on vous aiguille vers la personne qui peut le mieux résoudre le problème. Certaines des personnes avec lesquelles nous avons parlé nous ont dit que selon l'urgence, ils cherchent la meilleure façon d'y réagir immédiatement.

Je pense que c'est à Greenwood, hier, qu'ils ont mentionné que parfois, quelqu'un attend d'être tiré d'une situation donnée, mais il n'y a pas de problème. Il ne s'est rien passé sur la montagne — peu importe où la personne se trouve —, mais elle n'a plus de nourriture. Dans ce cas, la première chose à faire pour les premiers répondants est de simplement laisser tomber un sac de nourriture et veiller à ce que l'aide arrive par la suite.

Je sais que les partenaires sont très variés et comprennent les bénévoles qui servent d'auxiliaires. Nous en avons rencontré hier. Il peut s'agir de pêcheurs particuliers. Un tel pêcheur peut être la meilleure personne pour aider parce qu'il se trouve juste à côté et voit la personne. Il peut s'agir des pilotes des ports. Comme je l'ai dit, les partenaires sont nombreux et variés.

Estimez-vous que le partenariat fonctionne bien? Trouvez-vous qu'il y a une lacune? Pouvez-vous recommander quelque chose qu'on pourrait examiner plus attentivement? Je sais, même avec la saison de la pêche qui va commencer au début de novembre, que les gens que nous avons rencontrés sont au courant de cela. Il y aura des gens qui vont les survoler et les surveiller d'en haut. Ils seront là si quelque chose arrive.

J'ai eu l'impression, d'après certains commentaires, que vous n'êtes pas complètement à l'aise de dire que c'est la meilleure façon de le faire. Auriez-vous quelque chose à nous recommander et qui serait mieux que ce que nous avons déjà, avec le partenariat et tout ce qui se passe?

**M. Avery :** Je dois répondre qu'il faut plus de ressources pour les auxiliaires. Il serait bon d'avoir plus de fonds et de formation pour les auxiliaires. J'ai déjà fait une suggestion dans le passé. Là où je pêche, c'est à 80 ou 90 milles de distance du navire de recherche et de sauvetage le plus proche qui pourrait effectivement intervenir. Ils pourraient s'adresser aux membres auxiliaires d'autres secteurs qui ne participent pas à l'ouverture de cette pêche pour qu'ils se rendent dans le secteur où les risques sont élevés en raison de l'ouverture de plusieurs pêches en même temps. C'est une chose que je recommanderais certainement et qui, je pense, pourrait fonctionner.

Comme je l'ai déjà dit, il faut offrir plus de formation et d'information aux personnes en mer. C'est frustrant de rester dans la flotte auxiliaire, non seulement pour les pêcheurs, mais également pour les plaisanciers. J'ai vu un plaisancier dont le

bay. He thought he was in the gulf and he was actually in the bay. I knew when the Coast Guard from joint rescue called me he gave me the lat and long. In my head I kind of know those numbers. I said, "I don't think he is in gulf. I am pretty sure that number is in the bay." He did have a machine.

Anyway I live in Freetown, which is close to an hour from where my boat is in the off season. I have a cottage where I live when I am fishing. They asked whether I would go. This is a recreation boater. He is concerned and he just has a small boat. It ended up I did, but by the time I drove to Alberton it was an hour and by the time I got my boat going and got to where he was at it was probably close to two hours. The guy was really annoyed. It came to a point where I asked, "Do you want to get towed in or do you not? I don't need this either."

Situations like that just show the need in a particular area for the Coast Guard. They are paid people and the resources should be there to look after it. Maybe there should be more resources for the auxiliary. Every area should have the opportunity to have a SAR vessel to respond.

**Mr. Franck:** May I add just a bit to that? Indeed appropriate resources for the circumstances and situations are necessary. We are concerned at the Fishery Safety Association about the large number of vessels going out on dumping day. Especially in some parts of Nova Scotia the fishing boats are getting bigger, longer and wider. There are large platforms heading out.

Another section of DFO has to be concerned about the shapes of the wharves in those harbours and the ability of all those vessels to get through the opening out to the fishing grounds in a timely manner without colliding and causing more emergencies and damage to the equipment, to the wharf and to the vessels.

I don't see the Canadian Coast Guard or Coast Guard Auxiliary as being primary a water taxi or your sea tow vehicle of convenience. The triage is really important to identify if it is a broken down vessel but everybody is okay. That is one thing but let's not take resources away from real emergency situations and direct situations where there might be a broken down vessel to where someone might be going overboard.

There have been responses to the wrong vessel where they may not have been a difference. That concerns us. If we have 1,600, 1,700 or 2,000 vessels going out on November 28 from the South Shore and southwest Nova Scotia, what if one or two incidents happen simultaneously or if something happens in another part of Atlantic Canada simultaneously? That takes the resources away from where they are needed at this time. It is really important that those fishers respond to their own situations and help out their buddies and their friends. They fish together for that reason. Largely it is because they are available.

bateau était en panne dans la baie. Il se croyait dans le golfe, alors qu'il était dans la baie. Je l'ai su tout de suite quand le centre conjoint de la Garde côtière m'a appelé et qu'il m'a donné sa latitude et sa longitude. Je connais ces chiffres par cœur. J'ai dit : « Je ne pense pas qu'il soit dans le golfe. Je suis presque certain que ce chiffre se situe dans la baie. » Il avait une machine.

Quoi qu'il en soit, j'habite à Freetown, qui se trouve à presque une heure de route de l'endroit où mon bateau est amarré hors saison. J'ai un chalet où je vis quand je pêche. Ils m'ont demandé si je voulais y aller. C'était un plaisancier. Il était inquiet et n'avait qu'un petit bateau. J'ai fini par y aller, mais j'ai dû faire une heure de route jusqu'à Alberton, puis préparer mon bateau et me rendre jusqu'à lui; il s'est donc probablement écoulé presque deux heures avant que j'arrive. L'homme était vraiment dans tous ses états. J'en suis venu à lui demander : « Voulez-vous que je vous remorque ou non? Je n'ai pas besoin de cela non plus. »

Ce genre de situation illustre la nécessité que la Garde côtière soit présente dans une région. Il s'agit de personnel payé, et les ressources devraient être là pour intervenir en cas de besoin. Les services auxiliaires auraient peut-être besoin de plus de ressources. Il devrait y avoir un navire SAR prêt à intervenir dans toutes les régions.

**M. Franck :** Puis-je ajouter une petite chose à cela? Effectivement, il faut prévoir des ressources appropriées pour réagir aux différentes circonstances. À la Fishery Safety Association, nous nous inquiétons du grand nombre de bateaux qui sortent le jour de mise à l'eau des cages. Dans certaines parties de la Nouvelle-Écosse, en particulier, les bateaux de pêche sont de plus en plus gros, longs et larges. Il y a de grandes plateformes qui sortent.

C'est une autre section du MPO qui s'occupe de la forme des quais dans ces ports et qui s'assure que tous ces bateaux peuvent sortir rapidement en zone de pêche sans entrer en collision, causer des urgences et endommager l'équipement, dans les quais comme sur les bateaux.

Je ne vois pas principalement la Garde côtière canadienne ou la Garde côtière auxiliaire comme un taxi marin ou une remorque marine que n'importe qui peut appeler. Le triage est très important pour déterminer si le bateau est brisé, mais que tout le monde va bien. C'est une chose, mais il ne faudrait pas priver de ressources les véritables situations d'urgence, où un bateau est brisé et qu'une personne risque de se retrouver à l'eau.

Il arrive qu'on porte secours au mauvais bateau et que cela ne change peut-être rien. Cela nous inquiète. S'il y a 1 600, 1 700 ou 2 000 bateaux qui sortent le 28 novembre entre South Shore et le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, qu'arrivera-t-il s'il y a un ou deux incidents simultanés ou qu'un autre incident survient dans un autre secteur du Canada atlantique en même temps? Cela accapare des ressources, qui ne sont plus disponibles si on en a besoin. Il est très important que les pêcheurs répondent aux situations de leur propre ressort et qu'ils aident leurs collègues et amis. C'est pour cette raison qu'ils pêchent ensemble. C'est en grande partie parce qu'ils sont là.

If I may just circle back to Senator Hubley's question from earlier about reporting when these situations happen, these incidents are supposed to be reported to the Transportation Safety Board and other agencies. That report may not include all other fishing vessels that have broken off from their fishing to conduct a rescue operation or a search operation.

In May 2011 we lost a fisherman off southwest Nova Scotia. Reportedly there were 25 lobster vessels involved in that search for eight to ten hours, breaking off their fishing activities to help with a search. Unfortunately it came up empty.

Can you imagine a whole day of Coast Guard vessels, search and rescue vessels and 25 fishing vessels flying around looking for someone? When you start looking at the cost of that search and rescue operation a lot of it is totally avoidable. These are preventable incidents largely. We can do an awful lot more in preventing these injuries from happening than throwing a whole lot more resources into responding. We need the resources there appropriate to the work being done but at the same time we need to focus on prevention.

**Senator Hubley:** I believe my question has been answered but it did have to do with getting the strategic location of equipment at high risk times. We learned yesterday that there is aerial surveillance on the water on the South Shore when the fishing season begins just as a precaution to support that. Equipment becomes a critical part of the work that you do in the auxiliary. I think that would have been my only suggestion.

During the summer there are times when there are more pleasure boats on the water. They try to adjust the times they are on major duty and things of that nature. Perhaps we can look at them as well to make sure fishermen get the protection they need while they are on the water.

**Senator Enverga:** Going back to searching and finding people on high seas, what do you think of the beacons? Would you suggest each and everybody who is actually off shore or far away from the shore be required to get those personal beacons?

**Mr. Avery:** I think that is a good idea. Even though you are close to shore something can happen fairly quickly sometimes. If it is foggy weather I have seen where there are probably 40 boats around me and not seeing any of them for long periods of time. Those are definitely going to be a good help to search and rescue.

**Mr. Franck:** I may add that a personal location beacon is a wonderful thing to have if it is attached to a PFD. If you don't have it attached to anything you might find a body. We want to try and get people home alive. If people are wearing a personal floatation device with a personal locator beacon attached it would be an incredible improvement.

Si je peux revenir un peu à la question que de la sénatrice Hubley a posée sur la déclaration de ce genre de situation, les incidents doivent être déclarés au Bureau de la sécurité des transports et à d'autres organismes. Le rapport ne mentionnera pas nécessairement tous les autres bateaux de pêche qui ont interrompu leurs activités pour mener une opération de recherche ou de sauvetage.

En mai 2011, nous avons perdu un pêcheur au large, au sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Il paraît que 25 homardières ont participé aux recherches pendant 8 à 10 heures, qu'ils ont interrompu leurs activités de pêche pour participer aux recherches. Malheureusement, ils sont revenus bredouilles.

Pouvez-vous imaginer ce que représente toute une journée de recherche et de sauvetage par les navires de la Garde côtière et 25 bateaux de pêche pour retrouver quelqu'un? Une grande partie des coûts des opérations de recherche et de sauvetage serait totalement évitable. Une grande partie des incidents pourrait être prévenue. Nous pourrions en faire beaucoup plus pour prévenir les blessures plutôt que d'investir autant en intervention. Nous avons besoin de ressources appropriées pour faire ce travail, mais en même temps, il faut nous concentrer sur la prévention.

**La sénatrice Hubley :** Je pense avoir obtenu une réponse à ma question, mais elle concernait l'emplacement stratégique du matériel en période de risque élevé. Nous avons appris hier qu'il y avait de la surveillance aérienne des eaux de la région de South Shore au début de la saison de pêche, par mesure de précaution. L'équipement est un aspect essentiel du travail que vous faites dans les services auxiliaires. Je pense que ce serait ma seule recommandation.

Pendant l'été, il arrive qu'il y ait un plus grand nombre de plaisanciers sur l'eau. Ils essaient de s'adapter pour offrir des services en période de pointe et ce genre de choses. Nous pourrions peut-être aussi nous tourner vers eux pour nous assurer que les pêcheurs ont les protections dont ils ont besoin pendant qu'ils sont sur l'eau.

**Le sénateur Enverga :** Pour revenir aux recherches pour retrouver des personnes perdues en haute mer, que pensez-vous des radiobalises? Recommanderiez-vous que chaque personne en haute mer ou loin de la côte soit tenue de porter une radiobalise personnelle?

**M. Avery :** Je pense que ce serait une bonne idée. Même quand on se trouve près de la côte, un incident peut arriver assez vite parfois. Quand le brouillard se lève, il m'est déjà arrivé de me retrouver entouré d'une quarantaine de bateaux sans en voir un seul pendant de longues périodes. Ce serait assurément un bon outil d'aide à la recherche et au sauvetage.

**M. Franck :** J'ajouterais que les radiobalises de localisation personnelles sont fantastiques quand elles sont intégrées à un VFI. Si elles ne sont attachées à rien, on risque de trouver un corps. Nous voulons essayer de ramener les gens chez eux vivants. Si chaque personne portait un vêtement de flottaison individuel muni d'une radiobalise de localisation personnelle, ce serait une amélioration incroyable.

**Mr. Lanteigne:** In more than 65 it is already mandatory to have that. Of course we totally support the fact that it should be on every vessel on the water.

**Senator Enverga:** In addition every cellphone now has the GPS app. I am hoping that everybody who goes to sea will have the application if they don't have the beacon.

**The Chair:** It has been a great conversation. I think we have learned much from you. Certainly we will contemplate the suggestions you have made to us on the different aspects of search and rescue over the next while as we prepare our study. We thank you very much for your input here today.

(The committee adjourned.)

---

HALIFAX, Thursday, October 27, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:06 p.m. to continue its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

**Senator Fabian Manning** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Welcome, everyone. My name is Fabian Manning. I am a senator for Newfoundland and Labrador and Chair of the Standing Senate Committee of Fisheries and Oceans. We are delighted to be here in Halifax today as we continue our study into the challenges and opportunities of search and rescue throughout our country.

I would ask senators present to introduce themselves, starting on my immediate right.

**Senator Stewart Olsen:** Carolyn Stewart Olsen, New Brunswick.

**Senator Munson:** Jim Munson. The heart is still in New Brunswick but I am an Ontario senator.

**Senator McInnis:** Tom McInnis, Nova Scotia.

**Senator Enverga:** Tobias Enverga, Ontario.

**The Chair:** I want to welcome our guests and thank them for taking the time to join us this afternoon and offer their comments to us. Please introduce yourselves.

**Darrell Weare, Chief Operating Officer, Bayside Port Corporation:** I am Darrell Weare from the Port of Bayside just outside Saint Andrews and on the U.S. border.

**M. Lanteigne :** À plus de 65 endroits, c'est déjà obligatoire. Bien sûr, nous serions totalement favorables à ce qu'il y en ait sur chaque navire sur l'eau.

**Le sénateur Enverga :** De plus, tous les téléphones cellulaires comprennent désormais un GPS. J'espère que quiconque sort en mer aura cette application, à défaut de porter une radiobalise.

**Le président :** C'était une excellente conversation. Je pense que nous avons beaucoup appris de vous. Nous réfléchirons sûrement aux propositions que vous nous avez faites concernant les différents aspects de la recherche et du sauvetage dans les prochaines semaines, pendant que nous préparons notre étude. Nous vous remercions infiniment de votre participation à nos délibérations d'aujourd'hui.

(La séance est levée.)

---

HALIFAX, le jeudi 27 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 13 h 6, pour poursuivre son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

**Le sénateur Fabian Manning** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Je vous souhaite la bienvenue à tous. Je m'appelle Fabian Manning. Je suis un sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador et aussi le président du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Nous sommes ravis d'être ici aujourd'hui, à Halifax, dans le cadre de notre étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les possibilités et les défis qui existent partout au pays.

Je demanderais aux sénateurs de se présenter à tour de rôle, en commençant par ma droite.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Carolyn Stewart Olsen, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Munson :** Jim Munson. Même si je suis un sénateur de l'Ontario, mon cœur appartient au Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur McInnis :** Tom McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Enverga :** Tobias Enverga, de l'Ontario.

**Le président :** Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités et à les remercier d'avoir pris le temps de se joindre à nous cet après-midi pour s'exprimer sur le sujet à l'étude. Je vous prierais de vous présenter.

**Darrell Weare, chef des opérations, Bayside Port Corporation :** Je suis Darrell Weare, du port de Bayside, qui se trouve juste à côté de Saint Andrews et à proximité de la frontière américaine.

**Tim Gilfooy, President, Independent Marine Ports Association of Canada:** My name is Tim Gilfooy. I am here representing a group called the Independent Marine Ports of Association of Atlantic Canada. I am from the Strait of Canso Port in Nova Scotia. I am the president of the association so I am here on their behalf today.

**The Chair:** I understand you have some opening remarks. I will allow you time to deliver those and then we will go to questions from senators and hopefully we all learn something here.

The floor is yours, Mr. Weare.

**Mr. Weare:** I would like to thank you for the opportunity to appear before this Senate committee. It is an honour to present the thoughts and concerns of the Port of Bayside and my personal thoughts and concerns. Bayside is a facility that relies on safe passage of the oceans and shipping.

My name is Darrell Weare. I am a chartered accountant by training. I am the Chief Operating Officer of the Bayside Port Corporation. I serve as a member of the Maritime Seacoast Advisory Board. As you are aware that is the advisory board to the Canadian Coast Guard at least on the East Coast. I am also a member of the Maine and New Hampshire Port Safety Forum. Tim mentioned IMPAAC. I am a member of IMPAAC and serve on the executive representing the province of New Brunswick.

The Port of Bayside is a privately owned port since June 18, 1999. We are rather unique in that we have private stakeholders or shareholders and we operate like any profit-oriented business in Canada. We must make a profit to remain in business. We pay income taxes. We receive no government assistance of any type from any level of government: federal, provincial, municipal, government agencies and commissions.

We are just like the restaurant down the street. I heard you all talking about restaurants earlier. The Port of Bayside operates on the border of Canada and the United States. That presents some challenges as well as some opportunities. We have to be constantly aware that an international border exists less than a kilometre from the face of our wharf.

When I am sitting in my office if I look over my left shoulder and out the window I see the United States. If I look straight ahead I see Canada. I don't have a window on the right so I just see the wall. My daily working environment is looking at two countries at once.

Our transit route for vessels predominantly in Canadian waters crosses the international boundary a number of times. The route is approximately 20 nautical miles. We rely on Canadian as well as United States navigation buoys. We are also challenged by tides of approximately 25 feet.

**Tim Gilfooy, président, Independent Marine Ports Association of Canada :** Je m'appelle Tim Gilfooy. Je représente l'Independent Marine Ports of Association of Atlantic Canada. Je travaille pour le port du détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, et je préside également l'association. Je témoigne donc aujourd'hui au nom des membres de l'association.

**Le président :** Je crois savoir que vous avez une déclaration liminaire. Je vais donc vous accorder quelques minutes pour le faire, puis nous passerons ensuite à une période de questions qui, souhaitons-le, sera instructive pour tout le monde.

La parole est à vous, monsieur Weare.

**M. Weare :** J'aimerais tout d'abord vous remercier de me donner cette occasion de témoigner devant le comité sénatorial. C'est un honneur pour moi de pouvoir vous faire part de mes opinions et de mes préoccupations, de même que de celles du port de Bayside. Le port de Bayside est une installation qui compte sur des océans et une navigation sûrs.

Je m'appelle Darrell Weare. Je suis comptable agréé de formation. Je suis chef des opérations à la Bayside Port Corporation. Je siège à la Commission consultative de la côte des Maritimes. Comme vous le savez, il s'agit du conseil consultatif de la Garde côtière canadienne, du moins, sur la côte Est du Canada. Je suis également membre du Maine and New Hampshire Port Safety Forum. Tim a parlé de l'IMPAAC. Je suis membre de l'IMPAAC et je représente la province du Nouveau-Brunswick au sein du comité exécutif.

Le port de Bayside est un port privé depuis le 18 juin 1999. Nous sommes plutôt uniques, en ce sens que nous avons des intervenants et des actionnaires privés et que nous fonctionnons comme toute autre entreprise à but lucratif au Canada. Nous devons réaliser des profits pour demeurer en affaires. Nous payons des impôts. Nous ne recevons aucune aide du gouvernement, quels qu'en soient la nature et l'ordre de gouvernement : fédéral, provincial, municipal, commissions et organismes gouvernementaux.

Nous sommes comme le restaurant au coin de la rue. Je vous ai tous entendu parler plus tôt des restaurants. Le port de Bayside mène ses activités à la frontière du Canada et des États-Unis. Cela présente quelques difficultés, mais aussi plusieurs possibilités. Nous devons constamment garder à l'esprit qu'une frontière internationale est située à moins d'un kilomètre de notre quai.

Lorsque je suis assis à mon bureau, si je regarde par la fenêtre, par-dessus mon épaule gauche, je vois les États-Unis. Si je regarde droit en avant, je vois le Canada. Je n'ai pas de fenêtre à ma droite, alors je vois le mur. C'est donc dans ce contexte que se déroule mon travail quotidien.

La route empruntée par les navires, qui se trouve surtout dans les eaux canadiennes, traverse la frontière internationale à quelques reprises. Elle fait environ 20 milles marins. Nous avons besoin des bouées de navigation canadiennes et américaines. Nous devons également faire face à des marées d'environ 25 pieds.

In many parts of the world that would be a significant storm surge. To us it is just that every day it happens. Most days twice a day it happens. It is a fact of life living and working on the Bay of Fundy.

The benefits of our close proximity to the United States far outweigh our concerns in the long term or at least have to date. There is a fully staffed U.S. Coast Guard facility located in Eastport, Maine, less than 15 nautical miles from the port. There are two vessels permanently assigned to the facility, both high speed inshore patrol craft. I have been on both vessels and have held numerous meetings at the U.S. Coast Guard office in Eastport. Those normally occur when there is a large Federal Energy Regulatory Commission or FERC application going on for LNG type facilities where they are going to be using the ocean to transport LNG.

I get involved. I go to those meetings. I am usually the only Canadian at the table. Governments don't like to go because then they lend credibility to the fact they are going to use Canadian waters. I have a good working relationship with the U.S. Coast Guard. It is very comforting to know that they are that close. I know a lot of the pilots and some of the officers.

The Canadian Coast Guard maintains an inshore search and rescue craft in Saint Andrews, which is less than 10 kilometres from the port. From what I can gather talking to the Coast Guard the facility is unmanned. It is a heated garage. It has an inshore high speed search and rescue craft stored there. It is manned by staff from Saint John, which is approximately 100 kilometres or a little over 100 kilometres away.

That is a challenge from the point of view that most marine incidents occur in very poor weather conditions: wind, snow, fog and rain. In order to access the vessel these people have to travel 100 kilometres in this type of weather. However we have Eastport. It gives us a great amount of comfort knowing that they are there even though it is important that the Canadian Coast Guard maintain its presence in Saint Andrews, keep the facility there and have the vessel available.

My personal belief is that as a country we have reasonable systems in place to handle most offshore large vessel incidents. With large vessels there is a little better lead time usually if there is a problem. I realize a lot of incidents are more humanitarian while they are lifesaving. It is a sick seaman or something like that.

I have greater concerns with our ability to respond to the inshore fishing fleet, the smaller vessels that don't go offshore and the large number of pleasure recreational boaters that exist. In the

Dans bien des régions du monde, ce serait une importante onde de tempête. Pour nous, c'est une réalité quotidienne. Cela se fait presque tous les jours, à raison de deux fois par jour. Cela fait partie du quotidien des gens qui vivent et travaillent dans la baie de Fundy.

Les avantages de notre proximité avec les États-Unis dépassent largement nos préoccupations à long terme ou, du moins, l'ont fait jusqu'à maintenant. Une installation de la Garde côtière adéquatement dotée en personnel se trouve à Eastport, dans le Maine, à moins de 15 milles marins du port. Il y a deux embarcations en permanence à l'installation, soit deux patrouilleurs côtiers à haute vitesse. Je suis monté à bord de ces deux navires et j'ai tenu de nombreuses réunions au bureau de la Garde côtière américaine à Eastport. Ces réunions ont normalement lieu lorsqu'une importante demande d'autorisation est présentée à la Federal Energy Regulatory Commission, ou FERC, pour le transport du GNL.

J'assiste à ces réunions. Je suis habituellement le seul Canadien à la table. Les gouvernements n'aiment pas y prendre part parce qu'alors, ils donnent de la crédibilité au fait qu'ils vont utiliser les eaux canadiennes. J'ai une bonne relation de travail avec la Garde côtière américaine. C'est très rassurant de savoir qu'ils sont tout près. Je connais personnellement beaucoup de pilotes et officiers de navire.

La Garde côtière canadienne tient une embarcation côtière de recherche et sauvetage à Saint Andrews, qui est située à moins de 10 kilomètres du port. D'après ce que j'ai compris en discutant avec des gens de la Garde côtière, l'installation n'est pas pourvue d'effectifs. Il s'agit d'un garage chauffé. Une embarcation de recherche et sauvetage à grande vitesse y est entreposée. C'est le personnel de Saint John, qui se trouve à un peu plus de 100 kilomètres plus loin, qui s'en occupe.

C'est un peu préoccupant lorsqu'on pense que la plupart des incidents maritimes se produisent dans de très mauvaises conditions météorologiques : vent, neige, brouillard et pluie. Cela signifie que ces gens doivent parcourir 100 kilomètres dans de pareilles conditions pour se rendre à leur embarcation. Toutefois, nous avons Eastport. Cela nous rassure énormément de savoir qu'ils se trouvent là, même s'il est très important que la Garde côtière canadienne maintienne sa présence à Saint Andrews et qu'elle poursuive l'exploitation de l'installation et de l'embarcation.

Pour ma part, j'estime que nous avons en place des systèmes raisonnables pour être en mesure de gérer la plupart des incidents impliquant de grands bâtiments en haute mer. Avec de grands bâtiments, il y a habituellement une plus grande marge de manœuvre en cas de problème. Je me rends compte que de nombreux incidents sont plus humanitaires lorsqu'ils sauvent des vies. Il peut s'agir d'un matelot malade ou de quelque chose du genre.

Je suis beaucoup plus préoccupé par notre capacité d'intervenir lorsqu'il s'agit de la flottille de pêche côtière, c'est-à-dire les plus petits bateaux qui ne naviguent pas en haute mer et le grand

area in which I live a tremendous number of sailboats and recreational vehicles are on the water. Fortunately the pleasure boaters are seasonal which at least eliminates the need to participate in wintertime activities, rescue attempts and that type of thing. Fishing boats are still out there but the fishermen are fairly well versed in when to leave the dock and when not to leave. I listen to them on the radio. They keep a pretty close eye on the weather.

In New Brunswick the Department of Public Safety operates the EMO, the Emergency Management Organization, does not proactively get involved in saltwater incidents. We have six of them in the province. I have spoken to Mr. Whalen who is responsible for our area and he says, "No, that is not our mandate. We don't get involved." They leave it to the Coast Guard, the federal Department of Fisheries and the military. As a result coastal communities are not involved to the extent that they could be in providing manpower and assets to assist, particularly in the shore-based part of SAR operations.

Prior to coming here I sent out an email. I also serve in municipal government or LSDs we call them in New Brunswick rural areas. I sent an email out to all the mayors and LSD members in the county and asked if they had any concerns. They are all coastal communities. Not a single one responded because I don't think they are aware of who has responsibility and what they might be able to do to help out.

That is a bit of my background and the environment in which I work and live. I would be pleased to answer any questions you may have.

**Mr. Gilfoy:** I would like to begin with a little background on our organization and the role we play in the Atlantic Canadian economy and, more specifically to the interests of this committee, the role we can play in marine search and rescue.

In the mid-1990s the federal government embarked on an initiative known as the port divestiture program whereby Transport Canada divested itself of public ports across Canada. These ports were turned over to local business and community groups with the belief that local decision making would better serve the communities where these ports were located.

Recognizing that divested ports in Atlantic Canada had a wide range of common goals and issues, the Independent Marine Ports Association of Atlantic Canada was formed in 2005. Since its inception IMPAAC has focused on collaboration and best practices to make sure its member ports remain safe and viable, compliant with regulatory requirements, and meet the social and economic marine transportation needs of their respective communities.

nombre d'embarcations de plaisance qu'on retrouve. Dans la région où je vis, il y a énormément de voiliers et d'embarcations de plaisance sur l'eau. Heureusement, les plaisanciers sont saisonniers, ce qui élimine au moins la nécessité de mener des opérations hivernales, des tentatives de sauvetage et ce genre de choses. Les bateaux de pêche sont toujours présents, mais les pêcheurs savent très bien à quel moment ils peuvent quitter le quai ou non. Je les écoute à la radio. Ils surveillent la météo de très près.

Le ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick, qui gère l'Organisation de gestion des urgences, n'intervient pas de façon proactive dans les incidents en mer. Nous en avons six dans la province. J'ai parlé à M. Whalen, qui est responsable de notre région, et il m'a dit que cela ne relevait pas de leur mandat. Ils laissent ce travail à la Garde côtière, au ministère fédéral des Pêches et des Océans et à l'armée. Par conséquent, les collectivités côtières ne peuvent pas jouer un rôle, dans la mesure où elles le pourraient, notamment dans le soutien à terre des opérations SAR, en fournissant de la main-d'œuvre ou des ressources.

Avant de venir ici, je leur ai envoyé un courriel. Je siège également au conseil municipal, ou aux districts de services locaux, comme on les appelle dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick. J'ai envoyé un courriel à tous les maires et membres des DSL du comté et je leur ai demandé s'ils avaient des inquiétudes. Ce sont toutes des collectivités côtières. Personne n'a répondu, car je ne crois pas qu'ils savent qui en a la responsabilité ni ce qu'ils pourraient faire pour aider.

Voilà un bref aperçu de mon expérience et de l'environnement dans lequel je travaille et je vis. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

**M. Gilfoy :** J'aimerais commencer en vous présentant le contexte de notre organisation et le rôle que nous jouons dans l'économie du Canada atlantique et, plus précisément, ce qui intéresse le comité, le rôle que nous pouvons jouer dans les activités de recherche et de sauvetage maritimes.

Au milieu des années 1990, le gouvernement fédéral a mis en œuvre le programme de cession des ports dans le cadre duquel Transports Canada s'est lui-même départi des ports publics partout au Canada. Ces ports ont été remis aux mains des entreprises locales et des groupes communautaires, car on estimait que la prise de décisions à l'échelle locale permettrait de mieux desservir les collectivités dans lesquelles se trouvaient ces ports.

Reconnaissant que les ports cédés dans la région de l'Atlantique avaient beaucoup d'objectifs et d'enjeux communs, l'Independent Marine Ports Association of Atlantic Canada a été formée en 2005. Depuis sa création, l'IMPAAC a misé sur la collaboration et les pratiques exemplaires pour s'assurer que les ports qui en sont membres demeurent sécuritaires, viables et conformes aux exigences réglementaires, et qu'ils répondent aux besoins socio-économiques en matière de transport maritime de leurs collectivités respectives.

The member ports of the Independent Marine Ports Association of Atlantic Canada are: in New Brunswick, the Port of Dalhousie and the Port of Bayside; in Nova Scotia, the Port of Digby, the Port of Yarmouth, the Port of Shelburne, Strait of Canso Port, and the Port of Sydney; on Prince Edward Island, the Port of Summerside, the Port of Charlottetown and the Port of Souris; and in Newfoundland, the Port of Argentia, the Port of Corner Brook, and the Port of Long Pond.

As the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans examines the challenges associated with marine search and rescue, I would like to draw attention to the geographic distribution of our member ports in Atlantic Canada. Marine search and rescue by its very nature is unpredictable with respect to the seriousness and location of the incidents to which they must respond.

At one time or another many of our member ports have accommodated Coast Guard vessels during the course of their movements throughout Atlantic Canada. We will continue to do so.

We understand that the Canadian Coast Guard conducts periodic exercises to ensure its personnel and equipment is in a state of readiness for any potential incident at sea. We would like to advocate and encourage the Coast Guard to involve our member ports in some of these exercises. Our port infrastructure can be a valuable asset in support of marine search and rescue operations.

**Senator McInnis:** Mr. Gilfoy, you talked about the divestiture of the ports. A number of these ports like Charlottetown and Summerside are fairly busy ports. They did that in certain ports on the eastern shore as well. Does your organization represent these ports? Are they members?

**Mr. Gilfoy:** Yes, each individual port that went through the divestiture program and the ones that I have listed here today all negotiated with Transport Canada to acquire physical assets in these various ports. As the divestiture program progressed there was recognition that we all have some common goals and some common issues. We felt it was a good mechanism to form this organization with a view toward advocating on the part of these small ports throughout Atlantic Canada and emphasizing the important role they play in the economic fabric of the communities they are in. Consistent with the intent of this committee, they can play very valuable roles as a base of operation for search and rescue activities as may be required.

**Senator McInnis:** Yes, but just tell me the membership of the respective ports. In Charlottetown and Summerside are there port authorities?

**Mr. Gilfoy:** In each of these ports an organization has been established and incorporated to take over and operate the ports, yes.

**Senator McInnis:** Totally on their own with no assistance from government?

Les ports membres de l'Independent Marine Ports Association of Atlantic Canada sont : au Nouveau-Brunswick, le port de Dalhousie et le port de Bayside; en Nouvelle-Écosse, le port de Digby, le port de Yarmouth, le port de Shelburne, le port du détroit de Canso, et le port de Sydney; à l'Île-du-Prince-Édouard, le port de Summerside, le port de Charlottetown et le port de Souris; et à Terre-Neuve, le port d'Argentia, de port de Corner Brook et le port de Long Pond.

Étant donné que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans examine les défis associés à la recherche et au sauvetage maritimes, j'aimerais attirer votre attention sur la distribution géographique de nos ports dans les provinces de l'Atlantique. Les opérations de recherche et de sauvetage sont essentiellement imprévisibles; on ne sait jamais à quel endroit un incident surviendra ni son degré de gravité.

Il arrive que nos membres aident les navires de la Garde côtière durant leurs mouvements dans le Canada atlantique. Nous continuerons de le faire.

Nous savons que la Garde côtière canadienne mène des exercices périodiques pour s'assurer que son personnel et son équipement sont prêts à intervenir lors d'un potentiel incident en mer. Nous aimerions préconiser et encourager la participation de nos ports membres à quelques-uns de ces exercices. Nos infrastructures portuaires peuvent s'avérer un précieux atout à l'appui des opérations de recherche et de sauvetage.

**Le sénateur McInnis :** Monsieur Gilfoy, vous avez parlé de la cession des ports. Un certain nombre de ces ports, tels que les ports de Charlottetown et de Summerside, sont des ports très achalandés. On a également cédé certains ports de la côte est. Est-ce que votre organisation représente ces ports? En sont-ils membres?

**M. Gilfoy :** Oui; tous les ports qui sont passés par le programme de cession et ceux que j'ai énumérés aujourd'hui ont tous négocié avec Transports Canada pour acquérir les biens matériels à ces divers ports. À mesure que le programme de cession progressait, on s'est rendu compte que nous avions tous des objectifs et des enjeux en commun. Nous avons cru bon de former cette organisation pour défendre les intérêts des petits ports de la région de l'Atlantique et de souligner le rôle important qu'ils jouent dans l'économie de leurs collectivités respectives. Conformément à l'intention du comité, ils peuvent, au besoin, servir de base aux opérations de recherche et de sauvetage maritimes.

**Le sénateur McInnis :** Oui, mais parlez-moi de l'adhésion des ports respectifs. À Charlottetown et à Summerside, y a-t-il des administrations portuaires?

**M. Gilfoy :** En effet, dans chacun de ces ports, une organisation a été établie et intégrée pour prendre le contrôle du port et l'exploiter.

**Le sénateur McInnis :** De façon complètement indépendante, sans aucune aide du gouvernement?

**Mr. Gilfoy:** Usually as part of the divestiture program there was some money provided.

**Senator McInnis:** By Transport Canada.

**Mr. Gilfoy:** By Transport Canada but most of the money provided was to upgrade deficient facilities. For the most part a lot of these ports are now totally dependent on their own business to continue their existence.

**Senator McInnis:** From a pro and con point of view there is a port on the eastern shore at Jeddore Harbour. It is probably the busiest port of any port between Dartmouth, Antigonish and Strait of Canso. They are out there swinging in the wind.

**Mr. Gilfoy:** Yes.

**Senator McInnis:** I was pleased to hear these remarks when you were talking about divestiture. They got \$10,000 some 15 years ago and the only purpose of that was to replank the wharf so no one would fall through. They got nothing. Would they be eligible to be a member of your association?

**Mr. Gilfoy:** One of the things we are trying to do is reach out to other ports to see if they want to become part of our organization. There is a difference between Jeddore and these ports. Jeddore is one of probably hundreds of ports in Atlantic Canada that fall under the jurisdiction of small craft harbours.

**Senator McInnis:** I know, yes.

**Mr. Gilfoy:** They are a different group of ports altogether than these divested ports. Part of our ongoing discussions at IMPAAC is how we can reach out to a greater number of ports with common interests. One of the groups that we have discussed is these small craft harbour ports that are everywhere.

**Senator McInnis:** Yes, they have absolutely no line with any government.

**Mr. Gilfoy:** No.

**Senator McInnis:** They get absolutely nothing. In Jeddore they employ probably 200 to 250 individuals. There is a fish plant there and so on.

**Mr. Gilfoy:** Yes.

**Senator McInnis:** Anyway I am off point.

**Mr. Gilfoy:** No, no. Maybe it is a good point.

**Senator McInnis:** That is something you and I are going to talk about down the road. Mr. Weare, there is no auxiliary in existence or anything like that in so far as you are concerned. There appears to be no logic in the fact that the Coast Guard is staffed from Saint John.

Are they basically saying to you the American Coast Guard is here and that is it? You have a Coast Guard ship in Saint Andrews.

**Mr. Weare:** Yes.

**M. Gilfoy :** Habituellement, dans le cadre du programme de cession, il y avait de l'argent fourni.

**Le sénateur McInnis :** Par Transports Canada.

**M. Gilfoy :** Par Transports Canada, mais le gros de l'argent versé devait servir à améliorer les installations déficientes. La survie de la majorité de ces ports dépend aujourd'hui entièrement de leurs propres activités.

**Le sénateur McInnis :** Lorsqu'on se penche sur les avantages et les inconvénients de la cession, j'aimerais qu'on parle du port situé sur la côte est du havre Jeddore. C'est probablement le port le plus achalandé entre Dartmouth, Antigonish et le détroit de Canso. Il est laissé à lui-même.

**M. Gilfoy :** Oui.

**Le sénateur McInnis :** J'ai été ravi de vous entendre à ce sujet. Ce port a reçu 10 000 \$ il y a près de 15 ans dans le seul but de réparer le quai pour éviter que quelqu'un ne passe à travers. Il n'a rien eu. Pourrait-il adhérer à votre association?

**M. Gilfoy :** Nous essayons notamment d'entrer en communication avec d'autres ports pour voir s'ils souhaiteraient faire partie de notre organisation. Il y a une différence entre le port de Jeddore et les ports qui ont été cédés. Il fait probablement partie de la centaine de ports du Canada atlantique qui relèvent de la compétence des ports pour petits bateaux.

**Le sénateur McInnis :** Je sais, oui.

**M. Gilfoy :** Ils forment un groupe différent. À l'IMPAAC, une partie de nos discussions porte sur la façon de rejoindre un plus grand nombre de ports ayant des intérêts communs. L'un des groupes dont nous avons discuté est justement ces ports pour petits bateaux qui sont partout.

**Le sénateur McInnis :** Effectivement; ils ne reçoivent aucune aide de la part du gouvernement.

**M. Gilfoy :** Non.

**Le sénateur McInnis :** Ils ne reçoivent absolument rien. À Jeddore, on emploie probablement entre 200 et 250 personnes. On y trouve également une usine de poissons et ainsi de suite.

**M. Gilfoy :** Tout à fait.

**Le sénateur McInnis :** Je m'éloigne du sujet.

**M. Gilfoy :** Non, non. Vous soulevez un bon point.

**Le sénateur McInnis :** C'est quelque chose dont vous et moi parlerons plus tard. Monsieur Weare, en ce qui vous concerne, il n'y a aucun service auxiliaire ni rien du genre jusqu'à présent. Il ne semble pas du tout logique que les effectifs de la Garde côtière se trouvent à Saint John.

Est-ce qu'on vous a dit que c'était parce que la Garde côtière américaine était présente? Vous avez un navire de la Garde côtière à Saint Andrews.

**M. Weare :** Oui.

**Senator McInnis:** What are they saying to you? Are you happy?

**Mr. Weare:** As I said, I get great comfort from knowing that the Eastport is there. I watch every presidential election to see how they are going to treat Canada.

**Senator McInnis:** Hang on to your hat this time.

**Mr. Weare:** We get our comfort from the fact that Eastport is there. The Coast Guard has never directly said to me that we are to call them. We have their toll-free number if anything happens and that type of thing. I assume they would immediately call Eastport if we had a situation. That is how I understand they work on the borders particularly offshore. They will contact a ship or a country that is nearest and the distress call is made.

The fact is that a Canadian Coast Guard vessel is maintained in Saint Andrews. It is in a heated garage. I didn't even know that until two weeks ago. One had been there for 35 years and they put it up for tender. It was in ideal condition because they came down once a month to start it and take it for a little run.

I thought we would get our own craft at the port so I put a bid in on it and did not get it. That was when I got the history of this heated garage in Saint Andrews with an 18-foot craft in it with twin 50 horsepower engines capable of inshore search and rescue operations.

It was not a great job of advising. I don't know whether the public has to be advised. Certainly the municipalities and stakeholders involved should be advised. Nobody has advised us that if we make a call Eastport will be responding. I guess no one really knows. It depends on where there is a patrol craft and that type of thing. In the eight years I have been at the port I have seen one Coast Guard vessel wanting to fuel up one day and the biological station wharf wouldn't support an oil truck, so they called and asked if they could come up to the wharf and refuel.

I have seen a few more U.S. patrol boats go by but there is not a great presence by either Coast Guard. We get comfort from having Eastport there.

**Senator Stewart Olsen:** I think you have actually covered my observations from what you both said. I don't mean to put you on the spot but are you aware of any agreement with the Canadian Coast Guard and the U.S. Coast Guard for responsibilities or perhaps work sharing in a more formal fashion?

**Mr. Weare:** I am not aware of it. I sit on the Maritime Seacoast Advisory Board. It has never been brought up. I guess I have never brought it up and asked. It is the old ship in distress of the ocean's code that the nearest ship responds.

**Le sénateur McInnis :** Qu'est-ce qu'on vous dit exactement? Êtes-vous satisfaits?

**M. Weare :** Comme je l'ai dit, cela me rassure de savoir qu'Eastport est là. Je suis les élections présidentielles pour voir comment on va traiter le Canada.

**Le sénateur McInnis :** Tenez-vous bien cette fois.

**M. Weare :** Nous sommes rassurés de savoir qu'Eastport est là. La Garde côtière ne m'a jamais directement dit que nous allions devoir les appeler. Nous avons leur numéro sans frais s'il arrive quelque chose. Je suppose qu'ils appelleraient immédiatement Eastport si nous avions un problème. D'après ce que je comprends, c'est ainsi qu'ils travaillent aux frontières, particulièrement au large. Ils vont communiquer avec un navire ou un pays qui est plus proche et effectuer un appel de détresse.

En réalité, un navire de la Garde côtière canadienne se trouve à Saint Andrews, à l'intérieur d'un garage chauffé. Je l'ai appris il y a à peine deux semaines. Il y en avait un qui se trouvait là depuis 35 ans et il a fait l'objet d'un appel d'offres. Il était en parfait état puisqu'on venait une fois par mois pour démarrer le moteur puis faire un petit tour.

Je pensais que nous aurions notre propre embarcation au port, alors j'ai fait une offre, mais je ne l'ai pas eue. C'était lorsque j'ai entendu parler de ce garage chauffé à Saint Andrews abritant une embarcation de 18 pieds équipée de deux moteurs de 50 chevaux-vapeur capables de mener des opérations côtières de recherche et de sauvetage.

On a mal informé les gens. Je ne sais pas s'il faut informer le public. Les municipalités et les intervenants concernés devraient certainement être mis au courant. Personne ne nous a informés que si nous faisons un appel, Eastport interviendra. Je suppose que personne ne le savait vraiment. Cela dépend de l'endroit où se trouve un navire de patrouille, entre autres. Depuis les huit ans que je travaille au port, j'ai vu un navire de la Garde côtière qui voulait faire le plein d'essence un jour et la station biologique ne pouvait pas accueillir un camion d'essence. On nous a alors téléphoné pour nous demander si le navire pouvait faire le plein au port.

J'ai vu quelques navires de patrouille américains passer, mais la Garde côtière est peu présente. Nous trouvons rassurant d'avoir Eastport.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je pense qu'avec ce que vous avez tous les deux dit, vous avez couvert mes observations. Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, mais savez-vous s'il existe une entente entre la Garde côtière canadienne et la Garde côtière américaine en ce qui concerne les responsabilités ou peut-être un partage du travail plus officiel?

**M. Weare :** Je l'ignore. Je siège à la Commission consultative de la côte des Maritimes. Ce point n'a jamais été soulevé. J'imagine que je n'ai jamais posé la question. Quand un vieux navire est en détresse, conformément au code maritime, le navire le plus proche doit intervenir.

I briefly go back through the testimony of the Coast Guard. I think they were rather vague with your folks on it also as to whether there were any formal agreements or not.

**Senator Stewart Olsen:** It was very loose, yes.

**Mr. Weare:** Yes, very loose.

**Senator Stewart Olsen:** Because of your work or your sitting on the board in the U.S. do you notice a difference in the Coast Guard approach between the U.S. and Canadian coast guards?

**Mr. Weare:** It is probably the typical Canadian/U.S. attitude toward most things. We are a little more laid back. We accomplish the same thing with a little different demeanour. They are very aggressive. They are very professional. I have been on board both their vessels. They welcome me on board. They are very anxious to show me the vessels, show their capabilities and that type of thing. I have never been on a Canadian Coast Guard vessel.

**Senator Stewart Olsen:** To your knowledge have there been any requests for assistance from local fishermen or local sailors? Has there been a long wait time before they were rescued? Do you know if that has ever happened where you are?

**Mr. Weare:** Not that I am directly aware of. I could directly say I was involved in one incident. A kayaker got stranded on Saint Croix Island which happens to be a great Canadian landmark that is owned by the U.S. I was asked if I could send a vessel down to rescue the person but it turned out another chap had a vessel nearer. I can see Saint Croix Island from my office. He was right there. He went over and picked them up. I doubt if there was ever a call made to the Coast Guard.

**Senator Stewart Olsen:** Mr. Gilfoxy, do you have any comment to make on what you are hearing?

**Mr. Gilfoxy:** I don't have any knowledge of response times and that sort of type of thing. Part of what I am advocating right now is that given the geographic distribution of our member ports we would all welcome the opportunity to work with the Coast Guard.

I mentioned the exercise the Canadian Coast Guard already does with respect to their vessels. I could see some benefit in the participation of some of our member ports in those sorts of exercises. In the event that there is a serious incident in close proximity to one of our member ports then they would be a bit more up to speed to be able to respond in coordination with the Coast Guard.

**Senator Enverga:** Actually both of you operate independent marine ports. From your point of view this is a private company. Do you have any contingencies like oil rigs? Do you have any facilities or security equipment for the safety of your clients? Do you have anything like that?

Je vais revenir brièvement au témoignage de la Garde côtière. Je pense que ses représentants ont été très vagues avec vous pour vous répondre s'il existe des ententes officielles ou non.

**La sénatrice Stewart Olsen :** La réponse était très vague, en effet.

**M. Weare :** Oui, très vague.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Dans le cadre de votre travail au sein de la commission aux États-Unis, remarquez-vous une différence entre l'approche adoptée par la Garde côtière canadienne et celle adoptée par la Garde côtière américaine?

**M. Weare :** C'est probablement un cas de l'attitude typique adoptée par les Canadiens et les Américains. Nous sommes un peu plus décontractés. Nous accomplissons la même chose, mais avec une attitude un peu différente. Les Américains sont très agressifs. Ils sont très professionnels. J'ai monté à bord de leurs deux navires. Ils m'ont souhaité la bienvenue à bord. Ils étaient très désireux de me montrer leurs navires, leurs capacités, ainsi de suite. Je ne suis jamais monté à bord d'un navire de la Garde côtière canadienne.

**La sénatrice Stewart Olsen :** À votre connaissance, y a-t-il eu des appels à l'aide de la part de pêcheurs ou de marins locaux? Ont-ils eu à attendre longtemps avant d'être rescapés? Savez-vous si c'est déjà arrivé dans votre région?

**M. Weare :** Je ne suis pas au courant. Je pourrais vous dire que j'ai moi-même vécu un incident. Un kayakiste est resté coincé sur l'île Sainte-Croix, qui est un important site canadien qui appartient aux États-Unis. On m'a demandé si je pouvais envoyer un navire pour secourir la personne, mais un autre type avait un navire plus près de l'île. Je peux voir l'île Sainte-Croix de mon bureau. Il était juste à côté. Il est allé chercher le kayakiste. Je doute qu'on ait téléphoné à la Garde côtière.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Monsieur Gilfoxy, avez-vous des observations à faire sur ce que vous entendez?

**M. Gilfoxy :** Je ne suis pas au courant des délais d'intervention et de ce genre de renseignements. Ce que je préconise en partie en ce moment, c'est que compte tenu de la répartition géographique de nos ports membres, nous serions tous heureux d'avoir l'occasion de travailler avec la Garde côtière.

J'ai mentionné l'exercice que la Garde côtière canadienne fait déjà avec ses navires. À mon avis, il pourrait y avoir des avantages associés à la participation de certains de nos ports membres à ce genre d'exercices. Dans l'éventualité où un incident grave survient très près de l'un de nos ports membres, ils seraient un peu mieux préparés pour intervenir conjointement avec la Garde côtière.

**Le sénateur Enverga :** Vous exploitez tous les deux des ports maritimes indépendants. Avez-vous des mesures d'urgence telles que des plateformes pétrolières? Avez-vous des installations et de l'équipement pour assurer la sécurité de vos clients? Avez-vous des installations de la sorte?

**Mr. Gilfoy:** I am president of the Independent Marine Ports Association. We own and operate a couple of facilities in the Strait of Canso. Our big facility is in a community called Mulgrave. At that facility we own a number of buildings there. One of the buildings on our wharf houses a company called Point Tupper Marine Services Ltd. which provides oil spill response capability for about a 50-kilometre radius of the Port of the Strait of Canso.

We are a bit unique in that because the Strait of Canso has a very major oil terminal there owned by a company called NuStar. They handle some of the largest petroleum vessels afloat. They import and export fuel. When you have a facility in the area that handles that volume of petroleum product it really necessitates having a response capability right in the port. In answer to your question our port has a response capability for oil spills and such in the port.

**Senator Enverga:** But not for search and rescue along with your facility.

**Mr. Gilfoy:** No, we don't. Our only involvement with the Coast Guard isn't very regular. They do call at our facilities during inclement weather or to take on or drop off equipment. We don't normally get directly involved in search and rescue activities with them. With the collective infrastructure of all the ports in Atlantic Canada there is a role they can play in search and rescue.

**Mr. Weare:** We have had a couple instances with oil spills, one land based and one sea based with the ship being tied at the wharf. In that case the ship had the capability of containing the oil spill. We had appropriate material on site that had been provided by the Coast Guard so it was controlled very well. The call was made to the Coast Guard. They did not attend in that it was well looked after on a very quick and timely basis.

The other incident was a leaking tank on a tractor trailer sitting on the wharf. There was potential since there was a heavy rain storm at the time of it getting into the ocean. We maintain a list of contractor equipment or assets available to assist us with something like that. As soon as it was detected, which was about five minutes after it happened, I immediately made phone calls.

We organized the heavy equipment. We built coffer dams to control the oil spill. The Coast Guard arrived about an hour and a half later and said, "You fellows have done a tremendous job here. I will send you down a couple barrels of all these absorbent materials to assist you in the future." By maintaining a list of who

**M. Gilfoy :** Je suis le président de l'Independent Marine Ports Association. Nous sommes propriétaires et exploitants de quelques installations situées dans le détroit de Canso. Notre grande installation se trouve dans une collectivité du nom de Mulgrave. À cette installation, nous possédons un certain nombre d'immeubles. L'un d'eux à notre port abrite une entreprise du nom de Point Tupper Marine Services Ltd, qui fournit des capacités d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans un rayon d'environ 50 kilomètres du port du détroit de Canso.

Nous sommes un peu uniques, car le détroit de Canso a un très grand terminal pétrolier qui appartient à une entreprise du nom de NuStar. Elle accueille quelques-uns des plus grands navires d'hydrocarbures à flot. Elle importe et exporte du carburant. Lorsqu'on a une installation dans une région qui peut accueillir ce volume de produit du pétrole, il est nécessaire d'avoir des capacités d'intervention directement au port. Pour répondre à votre question, notre port dispose de capacités d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

**Le sénateur Enverga :** Mais il n'a pas de capacités de recherche et de sauvetage.

**M. Gilfoy :** Non, nous n'en avons pas. Nous ne travaillons pas avec la Garde côtière de façon très régulière. Elle téléphone à nos installations quand le temps est mauvais ou pour venir chercher ou déposer de l'équipement. Nous ne participons pas directement à des opérations de recherche et de sauvetage avec la Garde côtière. Avec l'infrastructure collective à tous les ports dans le Canada atlantique, il y a un rôle qu'elle peut jouer en matière de recherche et de sauvetage.

**M. Weare :** Il y a eu quelques cas de déversements de pétrole, l'un sur la terre ferme et l'autre dans la mer, où le navire était amarré au quai. Dans ce cas-là, le navire avait les capacités de contenir le déversement de pétrole. Nous avons le matériel approprié sur place que la Garde côtière avait fourni, si bien que nous avons pu très bien contenir le déversement. On a téléphoné à la Garde côtière. Elle n'est pas intervenue très rapidement.

Il y a également eu une fuite dans le réservoir d'un camion-remorque qui se trouvait sur le quai. Il y avait un risque que le carburant se déverse dans l'océan en raison d'une violente tempête de pluie. Nous maintenons une liste du matériel et des ressources disponibles pour nous aider à gérer ces incidents. Dès que la fuite a été détectée, soit cinq minutes après que le réservoir ait commencé à couler, j'ai tout de suite fait des appels téléphoniques.

Nous avons sorti l'équipement lourd. Nous avons construit des batardeaux pour contenir le déversement de pétrole. La Garde côtière est arrivée environ une heure et demie plus tard et a dit : « Vous avez fait un travail remarquable. Nous allons vous envoyer quelques barils de matériaux absorbants pour vous aider

is available to help out in a situation like that and having a minimum amount of material available we think we can deal with the minor things that would happen at our port.

**Senator Enverga:** Mr. Gilfoy, I know you operate a lot of local ports. Which one is the farthest from here and how far is it from any Coast Guard facility?

**Mr. Gilfoy:** I believe Dalhousie would be the farthest or maybe even Yarmouth. I would probably estimate Yarmouth. There is a base in Newfoundland and the second one is in Nova Scotia, is it?

**Mr. Weare:** Halifax has one. Saint John has one.

**Mr. Gilfoy:** I would say probably Yarmouth or Dalhousie. They would probably be the farthest points.

**Senator Enverga:** From any available Coast Guard, right?

**Mr. Gilfoy:** Right.

**Senator Enverga:** How do you feel about that? Do you think you are serviced well when it is that far?

**Mr. Gilfoy:** I would say the Coast Guard people themselves would be better able to answer that. Whether they are government or private organizations they tend to try to operate in the most economical possible way.

Having said that, that is why I feel the distribution of the independent marine ports help the Canadian Coast Guard in its response capabilities. They have a very large area to cover, but if there were training initiatives and some co-operation with a number of our member ports that would provide a pretty good response capability throughout Atlantic Canada.

**Senator Enverga:** Would you be able to welcome them? Let's say I wanted to station one of my boats in your port.

**Mr. Gilfoy:** Absolutely, yes.

**Senator Munson:** Mr. Weare, I wonder if you could update us on the proposed LNG facility before I ask a couple of questions. There has been a lot of controversy across the country and a lot of controversy in your neck of the woods. I know a former senator who lives in that area has his own views on that, Senator Meighen.

With regard to the environmental aspect of it all I know you said you take great comfort in having the U.S. Coast Guard close by but nobody else seems to be close by.

dans le futur.» En tenant une liste des personnes qui sont disponibles pour vous aider dans une situation comme celle-là et en disposant d'une quantité minimale de matériel, nous pensons que nous pouvons gérer les incidents mineurs qui peuvent survenir à notre port.

**Le sénateur Enverga :** Monsieur Gilfoy, je sais que vous exploitez de nombreux ports locaux. Lequel est le plus éloigné d'ici et à quelle distance est-il situé d'une installation de la Garde côtière?

**M. Gilfoy :** Je crois que celui de Dalhousie est probablement le plus loin d'ici ou peut-être celui de Yarmouth. Je dirais probablement Yarmouth. Il y en a un à Terre-Neuve et l'autre est en Nouvelle-Écosse, n'est-ce pas?

**M. Weare :** Halifax en a un. Saint John aussi.

**M. Gilfoy :** Je dirais probablement ceux de Yarmouth ou de Dalhousie. Ce sont probablement les plus éloignés.

**Le sénateur Enverga :** Les plus éloignés d'une installation de la Garde côtière, n'est-ce pas?

**M. Gilfoy :** C'est exact.

**Le sénateur Enverga :** Qu'en pensez-vous? Estimez-vous que vos ports sont bien desservis lorsqu'ils sont si éloignés?

**M. Gilfoy :** Je pense que les membres de la Garde côtière seraient mieux en mesure de répondre à cette question. Qu'il s'agisse du gouvernement ou d'organismes privés, ils ont tendance à mener leurs opérations de la façon la plus économique possible.

Cela dit, c'est la raison pour laquelle j'estime que la distribution des ports maritimes indépendants aide la Garde côtière canadienne dans le cadre de ses capacités d'intervention. Elle a un très grand territoire à couvrir, mais s'il pouvait y avoir des initiatives de formation et une coopération avec un certain nombre de nos ports membres, cela pourrait fournir de très bonnes capacités d'intervention dans le Canada atlantique.

**Le sénateur Enverga :** Pourriez-vous accueillir ces navires? Admettons que je voulais amarrer l'un de mes bateaux à votre port.

**M. Gilfoy :** Absolument, oui.

**Le sénateur Munson :** Monsieur Weare, je me demande si vous pourriez faire le point sur le projet d'installation de gaz naturel liquéfié avant que je pose quelques questions. Il y a eu beaucoup de controverse à ce sujet au pays et dans votre région. Je connais un ancien sénateur qui vit dans cette région qui a son propre point de vue à ce sujet, le sénateur Meighen.

En ce qui concerne l'aspect environnemental, je sais que vous avez dit que vous trouvez très rassurant que la Garde côtière américaine soit proche, mais personne d'autre ne semble être proche.

**Mr. Weare:** Very true. I attended all the FERC meetings with respect to the three proposed LNG plants in the Passamaquoddy Bay. One was directly across from the port. I told them upfront I was pro-business but I wasn't pro anything that was going to detract from my business.

The end result was that I had to come out at those meetings and say that I couldn't see how they could operate efficiently without having an adverse effect on the Port of Bayside immediately across the water. Their financing dried up so that one is a dead horse.

Of the other two farther down the coast but still within Passamaquoddy Bay, another one has pretty well gone by the wayside which means there is one active. I still periodically get emails and things from FERC in the U.S.

**Senator Munson:** Who?

**Mr. Weare:** FERC, the Federal Energy Regulatory Commission in the U.S. I signed up as a member of that as an interested party and as a result they have to advise me of everything that comes before it.

The one directly across from Saint Andrews Downeast LNG still could go forward if the price is right or if it is ever economically viable. At this point in time it is not economically viable and it has sort of been mothballed. No one from either the federal government or provincial government attended the meetings for the simple reason the LNG ships would have to come through Western Passage which is Canadian waters. Both the federal and provincial governments took the stand they were not going to allow LNG ships in Canadian waters.

The U.S. was going through this whole procedure for nothing. Ultimately it would come down to the prime minister and the president having to meet on it and make a decision or somebody at a very high level.

**Senator Munson:** That is just not in play in terms of the safety aspect of it.

**Mr. Weare:** If it ever comes back to the table again I will certainly be at the table. I will be expressing the Canadian or view of the ports on it, which I think is the Canadian view. Fortunately they are the same so I can represent it in that way.

**Senator Munson:** I just needed an update on that. You mentioned in your submission that as a result coastal communities are not involved to the extent they could be in providing manpower and assets to assist. You answered a bit of that question for Senator McInnis, particularly the shore-based part of SAR operations. In your perfect world what would that assistance look like? What more could you do to be part of this search and rescue?

**M. Weare :** Très vrai. J'ai assisté à toutes les réunions de la FERC concernant les trois projets d'usines de gaz naturel liquéfié dans la baie Passamaquoddy. L'une d'elles devait être située directement en face du port. J'ai dit aux intervenants que j'étais favorable aux affaires, mais que je n'étais pas favorable à des projets qui pourraient nuire à mon entreprise.

Au final, j'ai assisté à ces réunions et j'ai dit que je n'arrivais pas à voir comment ces usines pourraient fonctionner efficacement sans avoir des répercussions négatives sur le port de Bayside juste en face. Leur financement s'est tari, si bien que le projet est tombé à l'eau.

Des deux projets qui sont les plus éloignés de la côte, mais qui sont quand même situés dans la baie Passamaquoddy, un autre a été abandonné en cours de route, ce qui signifie qu'il y a un projet actif. Je reçois périodiquement des courriels et des messages de la FERC aux États-Unis.

**Le sénateur Munson :** De qui?

**M. Weare :** La FERC, la Federal Energy Regulatory Commission aux États-Unis. Je me suis joint en tant que partie intéressée et elle doit m'informer de tous les dossiers dont elle est saisie.

L'usine située directement en face du projet Downeast de gaz naturel liquéfié à Saint Andrews pourrait aller de l'avant si le prix est raisonnable ou si le projet est viable sur le plan économique. Pour l'instant, il n'est pas viable sur le plan économique et il a été mis en veilleuse. Aucun représentant du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial n'a assisté aux réunions pour la simple raison qu'il faudrait que les navires méthaniers circulent dans le passage de l'Ouest, soit dans les eaux canadiennes. Les gouvernements fédéral et provincial ont tous les deux décidé qu'ils n'allaient pas autoriser le passage de navires méthaniers dans les eaux canadiennes.

Les États-Unis sont passés par les étapes de tout ce processus pour rien. Au final, le premier ministre et le président doivent se rencontrer et prendre une décision, ou quelqu'un de très haut placé.

**Le sénateur Munson :** Ce n'est tout simplement pas un facteur qui est en jeu en ce qui concerne la sécurité.

**M. Weare :** Si pareils projets sont proposés à nouveau, je serai certainement à la table. J'exprimerai le point de vue des ports, qui est, à mon avis, le point de vue du Canada. Heureusement, c'est le même point de vue, alors je peux faire office de porte-parole.

**Le sénateur Munson :** Je voulais simplement une mise à jour sur la question. Vous avez mentionné dans votre mémoire que les communautés côtières ne participent pas dans la mesure où elles pourraient fournir la main-d'œuvre et les ressources pour apporter leur aide. Vous avez répondu un peu à cette question dans la réponse que vous avez fournie au sénateur McInnis, et plus particulièrement en ce qui concerne les opérations terrestres de SAR. Dans un monde idéal, quelle serait l'aide qui devrait être apportée? Quelles mesures supplémentaires pourriez-vous adopter pour faire partie des opérations de recherche et de sauvetage?

**Mr. Weare:** I have given this a lot of thought because of the many little harbours, ports and coastal communities that exist in our area. From my point of view the municipalities of Saint Andrews, Saint George and Blacks Harbour all have wharves and all have vibrant fishing communities, but I don't think the municipal councils are kept in the loop as to what is happening. I don't think they are encouraged to have a Coast Guard Auxiliary or encouraged to have land-based assets available.

Land-based assets exist in many cases within the fire departments because they have search and rescue assets but they are not in the loop. They almost have to step forward and volunteer. That is a lengthy procedure in the case of an emergency.

**Senator Munson:** It is important for our report to recognize that.

**Mr. Gilfoxy:** I don't have much to add to what Darrell said. I think he covered it very well. The important thing to recognize is that there is a lot of land-based search and rescue capability whether it be infrastructure or expertise. There could be better communication and better co-operation with the Coast Guard in making them aware of what is available in particular areas.

As Darrell mentioned a lot of port infrastructure could be made available on an emergency situation to help with search and rescue but the coordination between the two is just not there right now.

**Senator Munson:** I have a little aside for the record. Is everybody well and safe in Machias Seal Island? It is the last disputed territory between Canada and the United States. I did a documentary on "W5" a long time ago of an American from Machias who planted his flag once a week. He has passed away now. I always have that in the back of my mind because that is where the Munsons came from up through there. They weren't Loyalists but they came into New Brunswick through Machias and all through there.

I am very interested in Machias Seal Island because I have been on it. It is picturesque and beautiful. You worry about oil spills but it is the last disputed territory between our two countries.

**Mr. Weare:** There is no question that Machias Seal Island is the last disputed. I keep track of it merely because I love watching and seeing all the pictures of the puffins.

**Senator Munson:** Exactly. I just had to get it out there today on the record.

**The Chair:** Thank you, Senator Munson. I wonder why your people left it in the beginning. You never know.

**M. Weare :** J'ai beaucoup réfléchi à la question en raison des nombreux ports de petite taille, des ports et des communautés côtières dans notre région. À mon avis, les municipalités de Saint Andrews, de Saint George et de Blacks Harbour ont tous des quais et des communautés de pêche dynamiques, mais je ne pense pas que les conseils municipaux sont tenus au courant de ce qui se passe. Je ne pense pas qu'on les encourage à avoir une Garde côtière auxiliaire ou à avoir des ressources terrestres disponibles.

Les ressources terrestres se trouvent souvent dans les services d'incendie, car ils ont des capacités de recherche et de sauvetage, mais ils ne sont pas mis au courant. Ils doivent presque intervenir et se porter bénévoles. C'est un long processus dans le cas d'une urgence.

**Le sénateur Munson :** Il est important de le reconnaître pour notre rapport.

**M. Gilfoxy :** Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que Darrell a dit. Je pense qu'il a très bien expliqué la situation. Il est important de reconnaître qu'il y a beaucoup de capacités terrestres de recherche et de sauvetage, que ce soit de l'infrastructure ou de l'expertise. Il pourrait y avoir de meilleures communications et une meilleure coopération avec la Garde côtière pour l'informer de ce qui est disponible dans ces régions particulières.

Comme Darrell l'a mentionné, un grand nombre des infrastructures portuaires pourraient être mises à la disposition en cas d'urgence pour aider dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage, mais il n'y a pas de coordination entre les deux parties à l'heure actuelle.

**Le sénateur Munson :** J'ai quelques questions. Tout le monde est-il en sécurité à l'île Machias Seal? C'est le dernier territoire qui a fait l'objet de litige entre le Canada et les États-Unis. J'ai produit un documentaire qui a été diffusé à l'émission *W5* il y a très longtemps sur un Américain de l'île Machias qui plantait un drapeau américain sur son terrain une fois par semaine. Il est décédé maintenant. C'est quelque chose que je garde toujours à l'esprit, car les Munson viennent de là. Ils n'étaient pas des loyalistes, mais ils sont arrivés au Nouveau-Brunswick après avoir quitté l'île Machias.

L'île Machias Seal m'intéresse beaucoup, car j'y suis allé. C'est un endroit pittoresque et magnifique. Vous vous inquiétez au sujet des déversements de pétrole, mais c'est le dernier territoire qui a fait l'objet de litige entre nos deux pays.

**M. Weare :** Il ne fait aucun doute que l'île Machias Seal est le dernier territoire qui a fait l'objet de litige. Je surveille la situation là-bas, car j'adore regarder toutes les photos des macareux.

**Le sénateur Munson :** Exactement. Je tenais simplement à le mentionner aux fins du compte rendu.

**Le président :** Merci, sénateur Munson. Je me demande pourquoi votre famille a quitté l'île. On ne sait jamais.

I would like to ask one question in relation to the experience you have given us today in relation to your dealings with the United States Coast Guard, the close proximity of your operation, and your experience with the Canadian Coast Guard.

Do you see any major differences of delivery from one to the other? If so, would you just touch on it? We are just trying to find ways of improving what we have here and making recommendations from our committee on improving the Canadian Coast Guard where possible.

Were any lessons learned over the years of dealing with the U.S. Coast Guard? I am not looking for the negativity. I am just looking for something that may be working somewhere else but we are not doing here or whatever the case may be.

**Mr. Weare:** Even though I sit on the Seacoast Advisory Board I find I am a bit more in tune with what the U.S. Coast Guard is doing and what it is trying to accomplish in Eastport than I am with the Canadian Coast Guard.

Maybe it is communication. I don't know whether it is communication in general. I don't know what the U.S. Coast Guard does as far as the communities and the general seafaring population, I should say.

My experience is more one on one. I get regular updates from the Maine and New Hampshire Port Safety Forum in which the Coast Guard plays a very active role. It would be unfair to compare the two other than to say that initially it appears the U.S. might do a better job of communication with its stakeholders. They name a captain of the port. The captain of the port makes major decisions and all those types of things.

**The Chair:** I appreciate and understand where you are coming from.

**Senator Stewart Olsen:** I don't have a question but I do have a couple of conclusions from your testimony. With the committee's permission I would like to ask our researcher, our analyst, to provide us a list of Coast Guard stations and lifeboat stations within the Atlantic area and where they may or may not have lifeboats positioned and not manned. I would like to see that on a map. I would like to know where they are and if they are manned or not.

I would also like to request at our next planning meeting that we would think of perhaps inviting a representative from the U.S. Coast Guard to testify before us because of this interaction and the necessity of using the U.S. Coast Guard to man some of our areas.

J'aimerais poser une question concernant votre expérience dont vous nous avez fait part dans le cadre de vos rapports avec la Garde côtière américaine, la proximité de vos opérations et votre expérience avec la Garde côtière canadienne.

Voyez-vous de grandes différences dans la prestation des services entre les deux? Le cas échéant, pourriez-vous les décrire brièvement? Nous essayons simplement de trouver des moyens d'améliorer ce que nous avons ici et de formuler des recommandations sur la façon d'améliorer les opérations de la Garde côtière canadienne dans la mesure du possible.

A-t-on appris quelque chose pendant les années où on a côtoyé la Garde côtière américaine? Je ne cherche pas à connaître des histoires négatives. J'essaie de trouver des pratiques qui fonctionnent peut-être ailleurs, mais que nous n'avons pas adoptées ici, et cetera.

**M. Weare :** Même si je fais partie de la Commission consultative de la côte des Maritimes, je trouve que je connais un peu plus les activités de la Garde côtière américaine et ses projets à Eastport que je connais les activités de la Garde côtière canadienne.

C'est peut-être une question de communication. Je ne sais pas s'il s'agit de la communication en général, car je dois admettre que je ne sais pas ce que fait la Garde côtière américaine pour les collectivités et la population des gens de mer.

J'ai davantage d'expérience avec les rencontres individuelles. Je reçois régulièrement des mises à jour du Forum sur la sécurité portuaire du Maine et du New Hampshire dans lequel la Garde côtière joue un rôle très actif. Il serait injuste de comparer les deux organismes, mais je pourrais dire qu'à première vue, il semble que les Américains communiquent mieux avec leurs intervenants. Ils ont nommé un capitaine de port. Ce capitaine de port prend les décisions importantes, et cetera.

**Le président :** Je comprends.

**La sénatrice Stewart-Olsen :** Je n'ai pas de question, mais j'ai tiré quelques conclusions de votre exposé. Avec la permission du comité, j'aimerais demander à notre recherchiste — notre analyste — de nous fournir une liste des postes de la Garde côtière et des postes d'embarcations de sauvetage dans la région de l'Atlantique, des endroits où pourraient se trouver des embarcations de sauvetage ou non, et des endroits où il n'y a pas d'employés. J'aimerais voir ces renseignements sur une carte. J'aimerais connaître l'emplacement de ces postes et savoir si des employés s'y trouvent.

J'aimerais également qu'à notre prochaine réunion de planification, nous songions à inviter un représentant de la Garde côtière américaine à comparaître devant le comité, en raison de cette interaction et de la nécessité d'avoir recours aux services de la Garde côtière américaine pour avoir des employés dans certaines de nos régions.

**The Chair:** I think a couple of us were moving along the same lines in regard to inviting the U.S. Coast Guard. It is certainly something that was brought up here today.

I thank our guests for appearing here today and sharing their thoughts with us. We will certainly take the information we received today into consideration as we prepare our report. Perhaps there is something you may think of afterward that you wish you had said when you go back home in your car. If there is anything you wish you had said when you had an opportunity, feel free to forward it to us at any time. There is always something you may think of afterward.

I welcome our next panel. Thank you for taking the time to join us this afternoon to provide input into our study. Please introduce yourselves.

**Lois Drummond, Member, Canadian Coast Guard Auxiliary, as an individual:** I am Lois Drummond with the Canadian Coast Guard Auxiliary.

**Ronald Pelot, Professor, Marine Affairs Program, Department of Industrial Engineering, Dalhousie University, as an individual:** I am Ron Pelot from Dalhousie University, Department of Industrial Engineering.

**The Chair:** I appreciate your taking the time to join us this afternoon. I understand you have opening remarks you would like to make. Please do so and then we will get to questions from senators.

The floor is yours, Ms. Drummond.

**Ms. Drummond:** Good afternoon, Chair and Senate committee members. I have been a member of the Canadian Coast Guard Auxiliary Maritime Region for 30 years. I am the director for zone 3 on Prince Edward Island. Zone 3 takes in the area from Victoria on the south shore to North Cape at the western tip and to North Rustico on the north shore. There are approximately 600 kilometres of coastline and we operate on the coastal waters off P.E.I.

At any time we may be called to assist the adjacent zones with their search and rescue activities. Zone 3 is made up of 50 volunteer members strategically located around zone 3 as outlined by the Canadian Coast Guard needs analysis.

Members are on call 24/7 and are tasked by the Joint Rescue Coordination Centre. Members are a blend of core fishermen and recreational boaters. We have vessels from 20 feet to 45 feet in length which are necessary for the various search and rescue scenarios we have to deal with from shoreline searches to deep water rescues.

Although the members are captains or crew of the vessels registered with the Canadian Coast Guard Auxiliary and have expertise in navigation and local knowledge of the area in which they sail, they must agree to basic search and rescue

**Le président :** Je crois que d'autres membres du comité songeaient également à inviter des représentants de la Garde côtière américaine. Il s'agit certainement d'une idée qui a été mentionnée aujourd'hui.

J'aimerais remercier nos témoins d'avoir comparu aujourd'hui et de nous avoir fait part de leurs réflexions. Nous tiendrons certainement compte des renseignements que nous avons reçus aujourd'hui dans la rédaction de notre rapport. Sur le chemin du retour, vous penserez peut-être à quelque chose que vous auriez aimé ajouter. Si vous vous rendez compte que vous souhaitez ajouter quelque chose, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Vous pouvez toujours penser à quelque chose après la réunion.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins suivants. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de comparaître aujourd'hui pour nous aider dans notre étude. Veuillez vous présenter.

**Lois Drummond, membre, Garde côtière auxiliaire canadienne, à titre personnel :** Je suis Lois Drummond, membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne.

**Ronald Pelot, professeur, Programme des affaires maritimes, Département de génie industriel, Université Dalhousie, à titre personnel :** Je suis Ron Pelot, du Département de génie industriel de l'Université Dalhousie.

**Le président :** Je vous remercie de prendre le temps de comparaître devant le comité aujourd'hui. D'après ce que je comprends, vous souhaitez livrer un exposé. Vous pouvez livrer votre exposé et les sénateurs vous poseront ensuite des questions.

Vous avez la parole, madame Drummond.

**Mme Drummond :** Bonjour, monsieur le président, et bonjour, membres du comité sénatorial. Je suis membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne, région des Maritimes, depuis 30 ans. Je suis directrice de la zone 3 de l'Île-du-Prince-Édouard. La zone 3 couvre la région qui s'étend de Victoria, sur la côte sud, au cap Nord, à la pointe ouest, et jusqu'à North Rustico, sur la côte nord. Il y a environ 600 kilomètres de côte, et nous menons nos activités dans les eaux côtières de l'Île-du-Prince-Édouard.

À n'importe quel moment, on peut nous demander notre aide dans les activités de recherche et sauvetage menées dans les zones adjacentes. La zone 3 comprend 50 membres bénévoles situés à des endroits stratégiques sur le périmètre de la zone 3, comme prévu dans l'analyse des besoins de la Garde côtière canadienne.

Les membres sont sur appel 24 heures sur 24, 7 jours par semaine et le Centre conjoint de coordination de sauvetage leur attribue leurs tâches. Cette équipe est composée de pêcheurs et de plaisanciers. Nous avons des navires de 20 à 45 pieds qui sont nécessaires pour les divers scénarios de recherche et sauvetage, qu'il s'agisse de recherches sur les côtes ou de sauvetages en haute mer.

Même si les membres sont des capitaines ou des membres d'équipage de navires enregistrés auprès de la Garde côtière auxiliaire canadienne et qu'ils ont une expertise en navigation et connaissent bien la région où ils naviguent, ils doivent suivre une

training. They appreciate the opportunity to participate in training with Coast Guard Search and Rescue in Summerside, P.E.I., Dartmouth, Nova Scotia, and with the military from 413 Greenwood, Nova Scotia. There is a Coast Guard vessel in Alberton, the *S. Dudka*, on which we have done some dockside training but it does not have any Canadian Coast Guard personnel on board.

Our challenge with training is that when the Coast Guard is available for training our members have to work. When auxiliary members have time for training on evenings and weekends there is no overtime pay for Coast Guard for training us. It is important for members to review training methods so they know exactly what to do on a tasking. They must be proficient in radio communication, charting, plotting, towing procedures and first aid applications on a vessel.

Another challenge which affects both the Canadian Coast Guard and the Canadian Coast Guard Auxiliary is with 911. When people observe a situation on navigational waters or are in need of assistance on navigational water they instinctively call 911 that automatically call the fire departments and RCMP.

This practice is placing in danger the members of these organizations who should only be tasked for inland water search and rescue. By the time a fire department or the RCMP realizes they need a resource from the Joint Rescue Coordination Centre it could be too late and there could be a loss of life.

A few years ago search and rescue agencies met with 911 in Charlottetown, P.E.I., to express concerns and were told 911 is a municipal service and since JRCC is under federal jurisdiction it is not on the contact list 911 operators are trained to use. The phone number for air and sea distress 1-800-565-1582 is located on the first page of the phonebook. It is not an easy number to remember and many people are not issued phonebooks.

Another way to reach the Joint Rescue Coordination Centre is \*16 on your cellphone but not everyone are aware of that. We would like to see \*16 posted with the 1-800 number for air and sea distress.

Another challenging time is during the fishing season on the Gulf of Saint Lawrence, especially on Setting Day. Most of our members are setting gear themselves and there is no Canadian

formation de base en recherche et sauvetage. Ils ont l'occasion de participer à des formations avec Recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne à Summerside, à l'Î.-P.-E., à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, et avec les militaires du 413<sup>e</sup> Escadron à Greenwood, en Nouvelle-Écosse. Il y a un navire de la Garde côtière à Alberton — le *S. Dudka*, sur lequel nous avons mené des exercices à quai —, mais aucun employé de la Garde côtière canadienne ne se trouve à bord.

Le problème avec la formation, c'est que lorsque les employés de la Garde côtière ont le temps de donner cette formation, nos membres doivent travailler. Lorsque les membres auxiliaires ont le temps de suivre la formation, c'est-à-dire les soirs et les fins de semaine, les employés de la Garde côtière ne peuvent pas être payés en heures supplémentaires pour les former. Il est important que les membres reçoivent cette formation, afin de savoir exactement ce qu'ils doivent faire lorsqu'on leur confie une tâche. Ils doivent maîtriser les communications radio, la cartographie, le pointage, les procédures de remorquage et la prestation des premiers soins sur un navire.

La Garde côtière canadienne et la Garde côtière auxiliaire canadienne font également face à un autre défi : le service 911. Lorsque des gens observent une situation sur les voies navigables ou qu'ils ont besoin d'aide sur les voies navigables, ils appellent instinctivement le 911, ce qui appelle automatiquement le service d'incendie et la GRC.

Cette pratique représente un danger pour les membres de ces organismes qui devraient seulement intervenir dans des activités de recherche et sauvetage menées dans les eaux intérieures. Lorsque les intervenants du service d'incendie ou de la GRC se rendent compte qu'ils ont besoin des ressources du Centre conjoint de coordination de sauvetage, il se peut qu'il soit trop tard et que cela cause des pertes de vies.

Il y a quelques années, les organismes de recherche et sauvetage ont rencontré les intervenants des services d'urgence à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, pour exprimer leurs préoccupations et on leur a dit que le service 911 était un service municipal, et comme le CCCF relève de la compétence fédérale, il n'est pas sur la liste des intervenants utilisée par les répartiteurs du service 911. Pour les urgences aériennes et maritimes, il faut téléphoner au 1-800-565-1582; ce numéro est écrit sur la première page de l'annuaire téléphonique. Ce n'est pas un numéro facile à mémoriser, et de nombreuses personnes ne reçoivent pas l'annuaire téléphonique.

On peut aussi communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage en enfonçant les touches \*16 sur un cellulaire, mais peu de gens le savent. Nous aimerions que ce numéro, \*16, soit indiqué à côté du numéro sans frais pour les situations d'urgence aériennes et maritimes.

La saison de pêche dans le golfe du Saint-Laurent est une autre période qui rend les choses difficiles, surtout le jour de la mise à l'eau. En effet, la plupart de nos membres s'occupent

Coast Guard presence to respond to their distress calls as well as other transient commercial vessels that may need assistance in the area.

It is too bad the *S. Dudka* in Alberton is not used for search and rescue. At one time 413 were located in Summerside and now are in Greenwood, Nova Scotia. We have often thought there should still be a helicopter available for search and rescue out of Summerside. The Gulf of Saint Lawrence has heavy marine traffic with fishing vessels, recreation vessels and commercial ships. There are times when air support is required.

Thank you for this opportunity and I welcome any questions you may have.

**Mr. Pelot:** Good afternoon, ladies and gentlemen. I am a professor at Dalhousie University in industrial engineering. I do a lot of quantitative analysis, specifically risk analysis. I started in 1994 and I was already doing environmental risk analysis. The Coast Guard approached the university saying that it had been to some workshop on risk management and thought that some of those techniques might be applicable to local decision making. This was one of the managers of the Maritimes region.

They commissioned me to do a small project then and I did it in the Bay of Fundy. The general purpose was to say that certainly there were incident patterns out there of how many recreational vessel incidents, how many shipping incidents, how many fishing vessel incidents and any other unusual ones. There were resources out there but it was very hard to compare across the country in a sense.

I am sure in your hearings that you have heard a lot more about this than I would know. If you are trying to compare recreational boating around Victoria, fishing off Newfoundland and cruise ships going up and down the West Coast, all saying that they need resources, how do you compare the need given that the type of incidents and the volume of traffic, et cetera, are different?

One way to approach that is to do some kind of risk analysis or quantitative analysis saying at least historically how many incidents have occurred and where, outlining the data we have from the Coast Guard in the SAR data set which is one of the best in the world. I read a lot of literature in this regard. The U.S. has a good database but the Canadian database is one of the most longstanding incident databases in the world.

eux-mêmes de cette tâche, et il n'y a aucune présence de la Garde côtière canadienne pour répondre à leurs appels à l'aide ou à ceux d'autres navires commerciaux de passage qui pourraient avoir besoin d'aide dans la région.

C'est dommage que le *S. Dudka*, qui se trouve à Alberton, ne soit pas utilisé pour les activités de recherche et sauvetage. Il y a un certain temps, le 413<sup>e</sup> Escadron se trouvait à Summerside, mais il est maintenant à Greenwood, en Nouvelle-Écosse. Nous avons souvent pensé qu'il faudrait qu'un hélicoptère soit prêt à décoller pour les activités de recherche et sauvetage à partir de Summerside. En effet, il y a énormément de trafic maritime dans le golfe du Saint-Laurent en raison des bateaux de pêche, des plaisanciers et des navires commerciaux. Parfois, il faut avoir recours à un appui aérien.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

**M. Pelot :** Bonjour, mesdames et messieurs. Je suis professeur de génie industriel à l'Université Dalhousie. Je mène de nombreuses analyses quantitatives, plus précisément des analyses du risque. Au début de ma carrière, en 1994, je menais déjà des analyses des risques pour l'environnement. Un intervenant de la Garde côtière a communiqué avec les représentants de l'Université pour leur dire qu'il avait assisté à des ateliers sur la gestion du risque, et qu'il était d'avis que certaines des techniques enseignées pourraient être utilisées dans le processus décisionnel à l'échelon local. Il s'agissait de l'un des gestionnaires de la région des Maritimes.

On m'a donc demandé de réaliser un petit projet, et je l'ai exécuté dans la baie de Fundy. L'objectif général du projet visait à démontrer qu'il existait certainement des tendances liées au nombre d'incidents impliquant des plaisanciers, des navires commerciaux, des bateaux de pêche, et d'autres incidents inhabituels. Des ressources existaient déjà dans ce domaine, mais il était très difficile d'établir une comparaison à l'échelle du pays.

Je suis sûr que vous avez entendu parler de cela beaucoup plus souvent que moi au cours de vos audiences. Si vous tentez d'établir une comparaison entre des plaisanciers naviguant près de Victoria, des bateaux de pêche au large de Terre-Neuve et des bateaux de croisière qui naviguent le long de la côte Ouest, comment pouvez-vous déterminer les besoins en ressources dans chaque cas, étant donné que plusieurs éléments, par exemple le type d'incident ou le trafic maritime, sont différents?

Dans l'une des approches utilisées, on mène une analyse du risque ou une analyse quantitative pour déterminer, du moins sur le plan historique, le nombre d'incidents qui se sont produits et les endroits où ils se sont produits, en utilisant les données provenant de la Garde côtière, les données SAR, qui sont parmi les meilleures données au monde. J'ai lu de nombreux documents à cet égard. Les États-Unis ont une bonne base de données, mais la base de données du Canada est l'une des bases de données sur les incidents les plus anciennes du monde.

Then you can look at the patterns to say whether they vary by season, which they do in some locations; how concentrated they are in some areas versus other areas; and whether there are trends in the patterns because of increased or decreased traffic. For example, the patterns in accidents before the 1993 cod fishery collapse were different from afterward because there were fewer vessels and vessels were doing something different.

Everybody knows this but they get a better idea of where the need for SAR resources might be changing if you start doing it with pictures and calculations of where the traffic is now and where are the incidents.

We started with the Bay of Fundy and then we were commissioned to do larger projects. We have done some directly for the Coast Guard. We have done some funded by the National Search and Rescue Secretariat, for example. We did some other projects for the Defence Research Establishment and Transport Canada because of the nature of the work we do. They are also interested in traffic patterns, spills and things like that. That is the kind of work I do.

More specifically to SAR the Coast Guard got money for eight new lifeboat stations in the late 1990s. We had already started doing our analysis work then. We were tasked with doing the specific analyses of where those lifeboat stations should be based on the best response time or the best coverage.

There were already guidelines. Maybe you have seen those reports. I am not saying to put them wherever you want, but they wanted one in the Bay of Fundy, one around Prince Edward Island and two on the west coast of Newfoundland. The Coast Guard knew what region it wanted them in.

The questions were: If we put it in this port or that port, does it give you better coverage? Is it too close to another Coast Guard station? How much benefit do you get in lowering the access time to incidents? How much coverage do you have generally if you are just trying to cover an area?

We did all the quantitative analyses for those lifeboat station placements. They were the same kind of techniques we are now applying as research topics with my grad students developing new methods and working occasionally with the Coast Guard when there is a change in the system. You might have a vessel that is out of commission unexpectedly for maintenance. If it is going to be for a while how do they adjust the other vessels to cover the gap?

Ensuite, on peut examiner les tendances pour déterminer si les incidents varient par saison, ce qui est le cas dans certains endroits, s'ils sont concentrés dans certaines régions comparativement à d'autres, et s'ils présentent des tendances liées à l'augmentation ou à la diminution du trafic maritime. Par exemple, les tendances liées aux accidents qui se sont produits avant l'effondrement de la pêche à la morue, en 1993, étaient différentes des tendances qui ont suivi cette période, car il y avait moins de navires et ils menaient d'autres types d'activités.

Tout le monde le sait, mais on obtient une meilleure idée des endroits où les besoins en ressources SAR évoluent et comment ils évoluent si on commence à utiliser des photos et qu'on calcule où se dirige le trafic maritime actuel et où se produisent les incidents.

Nous avons tout d'abord mené nos travaux dans la baie de Fundy, et on nous a ensuite demandé d'exécuter de plus grands projets. Nous avons effectué certains projets directement pour la Garde côtière. Nous avons exécuté d'autres projets financés par le Secrétariat national Recherche et sauvetage, par exemple. En raison de la nature de notre travail, nous avons mené d'autres projets pour le Centre de recherche pour la défense et Transports Canada. Ces organismes s'intéressent également aux tendances du trafic maritime, aux déversements, et cetera. C'est le type de travail que je fais.

En ce qui concerne plus précisément SAR, à la fin des années 1990, la Garde côtière a reçu du financement pour huit nouveaux postes d'embarcations de sauvetage. Nous avions déjà commencé nos travaux d'analyse à ce moment-là. On nous a demandé de mener des analyses précises pour déterminer les endroits où l'établissement de ces postes d'embarcations de sauvetage permettrait d'optimiser le temps d'intervention ou d'assurer la meilleure couverture.

Il y avait déjà des lignes directrices. Vous avez peut-être lu ces rapports. Je ne dis pas qu'il faut les mettre n'importe où, mais on voulait mettre l'un de ces postes dans la baie de Fundy, un autre à l'Île-du-Prince-Édouard et deux sur la côte Ouest de Terre-Neuve. Les intervenants de la Garde côtière savaient où ils voulaient établir ces postes.

Toutefois, on voulait déterminer quel port permettrait d'offrir la meilleure couverture. On se demandait si un certain poste était trop près d'un autre poste de la Garde côtière. On cherchait à connaître les avantages liés à la réduction du temps d'accès aux incidents et à mesurer la couverture possible lorsqu'on tentait de couvrir une seule région.

Nous avons mené toutes les analyses quantitatives sur l'emplacement de ces postes d'embarcations de sauvetage. Nous avons utilisé le même type de techniques que nous utilisons maintenant dans les travaux de recherches de mes étudiants de cycle supérieur pour mettre au point de nouvelles méthodes et à l'occasion, pour collaborer avec la Garde côtière lorsqu'il y a un changement dans le système. Il se peut qu'un navire soit retiré du service pour faire l'objet d'un entretien non prévu. Si les travaux durent un certain temps, comment peut-on ajuster l'horaire des autres navires pour combler les lacunes?

They have a lot of experience. They probably have the best answer in their heads already. Sometimes they have us do some quantitative analysis saying if you take this vessel from here and start patrolling out there for two months, how does that improve the new area? Then you lose something where the vessel is now. It is kind of spatial analysis of how you can look at adding vessels, removing vessels because they are out for maintenance and/or just changing where vessels are going because of multi-tasking. If you are multi-tasking how does that affect SAR standby posture because the vessels are in different locations now? We have done all of those kinds of analyses.

Although we haven't done a formal analysis yet, in the longer term you can start saying right now the Coast Guard is getting new vessels and they are planning for more in the future. They might have different ranges and capabilities. What should that optimal fleet mix be and where would those vessels go to get the best bang for your buck?

We are starting to work on models for that which aren't probably realistic enough yet because we don't have enough data but they give the right idea. Those are the processes we are looking at now.

Finally I might just mention that we have also looked at the Arctic with a couple big projects now. We know about the corridors project. We are working in tune with what is going on in Ottawa, looking at possible increased traffic in the Arctic in the future, at current response capabilities mostly in the south and at our possible options for improving coverage up North.

I know your session is about opportunities and challenges. I would say the work we do is to find gaps in challenges and maybe look at new ways to position assets or acquire assets that would help improve the response capabilities. We are trying to address both sides of that equation.

The handout I gave you has graphs of some of the things we do. They are much clearer than just trying to explain it in words to show the implications of the different research topics. Thank you very much for the opportunity to come and talk to you.

**The Chair:** I certainly look forward to some engagement now with our senators and questions. We are going to go to Senator McInnis first, please.

**Senator McInnis:** Professor Pelot, it is amazing that the government agency is using common sense in getting you to do a study as you have done. It makes eminently good sense. To your knowledge has the Coast Guard received any complaints of where

Les intervenants de la Garde côtière ont beaucoup d'expérience. Ils connaissent probablement déjà la meilleure réponse. Parfois, ils nous demandent de mener des analyses quantitatives pour déterminer comment on améliorera une région si on prend un navire d'un certain endroit et qu'on l'envoie en patrouille dans un autre endroit pendant deux mois. Ensuite, il faut tenir compte du fait qu'on perd une capacité où le navire se trouve maintenant. Il s'agit de mener une analyse spatiale pour déterminer comment on peut ajouter des navires, retirer des navires pour des travaux d'entretien ou modifier l'itinéraire de certains navires qui font plusieurs choses à la fois. Si on fait plusieurs choses à la fois, comment cela affecte-t-il la disponibilité opérationnelle SAR, car les navires sont maintenant dans des endroits différents? Nous avons mené tous ces types d'analyses.

Même si nous n'avons pas encore mené d'analyse officielle, on peut commencer à dire maintenant qu'à long terme, la Garde côtière obtiendra de nouveaux navires et qu'elle planifie en avoir d'autres à l'avenir. Ces navires peuvent avoir différentes portées et capacités. Quelle serait la composition idéale de la flotte et où ces navires doivent-ils être positionnés pour optimiser leur rentabilité?

Nous commençons à travailler sur des modèles qui ne sont probablement pas tout à fait réalistes, car nous n'avons pas suffisamment de données, mais ils nous permettent de nous faire une idée de la situation. Ce sont les processus que nous étudions en ce moment.

Enfin, j'aimerais mentionner que nous avons également abordé la question de l'Arctique par l'entremise de quelques grands projets. Nous connaissons le projet des corridors. Nous travaillons en fonction des décisions prises à Ottawa, de la possibilité que le trafic maritime augmente dans l'Arctique, des capacités d'interventions situées surtout dans le Sud en ce moment, et des moyens d'améliorer la couverture dans le Nord.

Je sais que votre audience porte sur les occasions et les défis. Je dirais que notre travail consiste à trouver des lacunes dans les défis et peut-être à trouver de nouveaux moyens d'utiliser ou d'acquérir des actifs en vue d'améliorer les capacités d'intervention. Nous tentons de travailler des deux côtés de l'équation.

Le document que je vous ai remis présente des graphiques qui illustrent certains de nos travaux. Ils démontrent beaucoup plus clairement qu'un exposé magistral les implications des différents sujets de recherches. Je vous remercie beaucoup de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui.

**Le président :** J'ai certainement hâte d'entendre les discussions que provoqueront les questions de nos sénateurs. La parole est d'abord au sénateur McInnis.

**Le sénateur McInnis :** Monsieur Pelot, c'est sensationnel qu'un organisme gouvernemental fasse preuve de gros bon sens en vous demandant de mener une telle étude. C'est tout à fait logique. À votre connaissance, la Garde côtière a-t-elle reçu des plaintes

you have placed vessels, particularly when one goes out of service and you bring in another one? You have studied the traffic and so on but have you heard any feedback?

**Mr. Pelot:** I haven't heard any complaints directly. I see what I do always as let's say decision support systems. In other words it gives some insights and appreciation of trade-offs.

I don't know how often the Coast Guard actually does what we recommend versus something similar. I don't see that they are generally taking what we say directly and implementing it because the models have limited information. I know for the lifeboat station placement around Prince Edward Island there were about eight locations. There is Richibucto as well as Borden and Summerside. Even the Coast Guard experts couldn't quite see where would be the best place because there are incidents all around and you have to go around the island.

I know they took our recommendation and used it because it really showed the trade-offs. I know people have used the Access to Information Act to get at some of our reports even though they are not classified. I never heard back after that so maybe they were satisfied with what we wrote up. I don't know if that answers your question.

**Senator McInnis:** Yes, it does. You have done some work in the Arctic. The Arctic is becoming much more important, it appears, particularly with climate change and so on. You have done some work with the Inuit communities along the Arctic. How do you see that might possibly play with respect to the Coast Guard and search and rescue in the Arctic, particularly here?

**Mr. Pelot:** I haven't worked with Inuit communities being more of an analyst and engineer, but I am currently involved with one new project. We have applied for funding for people who do work with the Inuit. One is Dr. Jackie Dawson at the University of Ottawa who has done a fair amount of work with Transport Canada on shipping in the Arctic and co-written about cruise ships in the Arctic. She is a geographer with some analytical skills but she is up meeting with communities all the time about their concerns. Then we start collaborating because we have more advanced statistical and analytical capabilities. We are starting a project now, working together, funded by the Nunavut Research Institute. We just got it approved a month ago.

liées aux endroits où vous avez positionné les navires, surtout lorsque l'un de ces navires doit être retiré du service et remplacé par un autre? Vous avez étudié le trafic maritime et d'autres éléments, mais avez-vous eu de la rétroaction à cet égard?

**M. Pelot :** Je n'ai pas entendu de plaintes directes. Selon moi, nos travaux servent toujours de systèmes d'appui à la décision. Autrement dit, nous offrons un aperçu et une évaluation des compromis.

Je ne sais pas à quelle fréquence la Garde côtière suit nos recommandations plutôt que d'adopter une autre méthode similaire. Je ne crois pas que les intervenants de la Garde côtière prennent nos recommandations au pied de la lettre et les mettent en œuvre immédiatement, car nos modèles contiennent des renseignements limités. Par exemple, nous avons proposé huit endroits différents pour l'emplacement du poste d'embarcations de sauvetage de l'Île-du-Prince-Édouard, notamment Richibucto, Borden et Summerside. Même les experts de la Garde côtière ne pouvaient pas vraiment déterminer le meilleur endroit, car il se produit des incidents partout dans la région et il faut faire le tour de l'île.

Je sais qu'ils ont donné suite à notre recommandation, car les nouvelles options ont été clairement indiquées. Je sais aussi que des gens ont invoqué la Loi sur l'accès à l'information pour pouvoir consulter certains de nos rapports même s'ils n'étaient pas confidentiels. Comme je n'ai eu aucune nouvelle par la suite, je suppose que ce que nous avons écrit les a satisfaits. Je ne sais pas si cela répond bien à votre question.

**Le sénateur McInnis :** Oui, très bien. Vous avez effectué certaines recherches dans l'Arctique, une région qui prend de plus en plus d'importance, semble-t-il, surtout en raison des changements climatiques et des facteurs de cet ordre. Vous avez travaillé auprès des collectivités inuites dans cette région. Comment selon vous la situation pourrait-elle évoluer pour ce qui est de la Garde côtière et des activités de recherche et sauvetage dans l'Arctique?

**M. Pelot :** Comme je suis davantage un analyste et un ingénieur, je n'ai pas travaillé directement auprès des communautés inuites, mais je participe actuellement à un nouveau projet. Nous cherchons à obtenir du financement pour des gens qui interviennent auprès des Inuits. Il s'agit notamment de Jackie Dawson, de l'Université d'Ottawa, qui a beaucoup travaillé pour le compte de Transports Canada relativement aux enjeux touchant le transport maritime dans l'Arctique et qui est coauteure d'un ouvrage sur les bateaux de croisière dans cet océan. C'est une géographe possédant des compétences analytiques, ce qui ne l'empêche pas de se rendre sans cesse là-bas pour parler avec les gens de leurs préoccupations. Il nous est ensuite possible d'entreprendre certains travaux en collaboration grâce aux avancées statistiques et analytiques que nous pouvons mettre à contribution. Nous amorçons ainsi un projet conjoint financé par l'Institut de recherche du Nunavut qui vient d'être approuvé il y a un mois à peine.

I can't really answer your question directly. The purpose of that one is not just to look at future traffic trends and what might be good possibilities for SAR or for other traffic management working with Coast Guard in Ottawa but also to involve the Inuit communities more in those values and decision-making processes.

I won't go into the other one in depth because we just applied two weeks ago. It is led by Dr. Claudio Aporta at Dalhousie who also was in Ottawa before. His research is Inuit historical patterns in the North, where they hunt and where they go.

**Senator Munson:** He was in Ottawa recently.

**Mr. Pelot:** Yes, he was. He is leading that project and that is more about consulting with groups and looking at shipping patterns. We are starting a lot of new work in that area.

**Senator McInnis:** Yes, it is very interesting. Ms. Drummond, have you had any meetings with the Coast Guard with respect to coordinating training efforts?

**Ms. Drummond:** We have an annual meeting and a semi-annual meeting with all 16 zones and we invite the Coast Guard to come to the meetings. Actually just this past weekend we had training with the Coast Guard in Dartmouth.

**Senator McInnis:** Do you relay any concerns with respect to training?

**Ms. Drummond:** There just aren't enough. It comes back to money, I guess. For instance, we have a great working relationship with the base in Summerside but they can't work with us when they are on duty. They can work with us if they go out and do trials or whatever. They invite us to go but our members are working in those hours. It is after hours when they are on standby and they are not actually at the base. They have a 30-minute response to the base.

**Senator McInnis:** The 911 issue was raised here yesterday, I think it was. That is a major concern, isn't it?

**Ms. Drummond:** Yes, is it.

**Senator McInnis:** It causes delays. Who have you approached with respect to that?

Je ne peux pas vraiment vous répondre directement. Le projet en question ne vise pas uniquement à dégager les tendances à venir en matière de trafic maritime ainsi que les possibilités intéressantes de collaboration avec la Garde côtière à Ottawa pour ce qui est des activités de recherche et sauvetage et de gestion du trafic maritime. Nous voulons également que les communautés inuites aient davantage leur mot à dire pour ce qui est de ces valeurs et de ces décisions à prendre.

Je ne vais pas vous en dire plus long à ce sujet, car nous avons présenté notre demande il y a seulement deux semaines. Le projet est réalisé sous la direction de Claudio Aporta, de l'Université Dalhousie, qui était aussi à Ottawa récemment. Il s'intéresse aux tendances historiques quant à la chasse et aux déplacements des Inuits dans le Nord.

**Le sénateur Munson :** Il était à Ottawa récemment.

**M. Pelot :** Effectivement. Il est à la tête de ce projet qui vise davantage la consultation auprès des intéressés et l'étude des tendances dans le transport maritime. Il y a plusieurs nouveaux travaux qui se mettent en branle dans ce secteur.

**Le sénateur McInnis :** Voilà qui est très intéressant. Madame Drummond, avez-vous eu des rencontres avec les gens de la Garde côtière aux fins de la coordination des efforts de formation?

**Mme Drummond :** Nous avons une rencontre annuelle ainsi qu'une rencontre semestrielle avec les représentants des 16 zones, et nous invitons les gens de la Garde côtière à y assister. En fait, pas plus tard que le week-end dernier, nous avons tenu une activité de formation conjointe avec la Garde côtière à Dartmouth.

**Le sénateur McInnis :** Avez-vous des préoccupations à nous exprimer concernant la formation?

**Mme Drummond :** Il n'y en a tout simplement pas assez. Je suppose que c'est une question d'argent. Par exemple, nous avons pu établir d'excellentes relations de travail avec la base de Summerside, mais les employés sur place ne peuvent pas collaborer avec nous lorsqu'ils sont en devoir. Ils peuvent nous consacrer du temps lorsqu'ils quittent la base pour effectuer des essais ou d'autres exercices. Ils nous invitent alors à les accompagner, mais nos membres sont au travail pendant ces heures-là. Reste les périodes après les heures de travail lorsque les employés de la Garde côtière sont en disponibilité et ne se trouvent pas à leur base. Ils doivent pouvoir intervenir en 30 minutes à partir de la base.

**Le sénateur McInnis :** La question du 911 a été soulevée hier, si je ne m'abuse. C'est une préoccupation d'importance, n'est-ce pas?

**Mme Drummond :** Tout à fait.

**Le sénateur McInnis :** Cela entraîne des délais. Quelle est votre approche en la matière?

**Ms. Drummond:** I was speaking with Peter Garapick from Sault Ste. Marie. All the search and rescue agencies around P.E.I. met in Charlottetown a few years ago. Nothing has been done since then. They tell the people that are working when the issue is brought up that there is such a turnover of personnel at 911 that the new ones coming in don't know.

**Senator McInnis:** Have there been any incidents?

**Ms. Drummond:** There are always incidents, yes.

**Senator McInnis:** I know but as a consequence of the delay.

**Ms. Drummond:** Yes.

**Senator McInnis:** Have you reported those?

**Ms. Drummond:** Yes. Everybody is aware of it. I spoke about it last fall when the Search and Rescue Secretariat had the training in Charlottetown.

**Senator Enverga:** I notice that you were having some issue about 911, Ms. Drummond. This was a few years ago. Have there been any changes lately? Is there any sort of coordination now between the 911 and the 1-800 numbers? When you phone 911 I am hoping they have a button or an attendant that says 1-800 or it goes there directly. Is there anything like that right now?

**Ms. Drummond:** No, they call the first responders who are the fire department and the RCMP. We haven't met with 911 since that initial meeting a few years ago.

**Senator Enverga:** It is something that we should be looking at. I mean 911 should have a button that says marine or on land or something like that.

One of the speakers earlier today mentioned 911. They thought it was not a good way for emergency calls to be done by your having to dial a 1-800 number. When you are in panic mode I don't think you can dial the first four numbers at all. I think we got your message. I mean 911 is an important number.

On another note, have you ever had an incident where you have an issue with our Coast Guard about who will be responsible for a particular incident? Have you had any incident where you have to say that you cannot do this job but you have to do that job side?

**Ms. Drummond:** We always have a choice whether we are going to do it or not. It is an individual decision. Of course we all have the gene that we are going to go but if things are too dangerous

**Mme Drummond :** J'en ai discuté avec Peter Garapick de Sault Ste. Marie. Toutes les agences de recherche et sauvetage du secteur de l'Île-du-Prince-Édouard se sont réunies à Charlottetown il y a quelques années, mais rien n'a été fait depuis. Lorsque la question est soulevée, on répond que le roulement de personnel au service 911 fait en sorte que les nouveaux arrivés ne sont pas vraiment au fait de la situation.

**Le sénateur McInnis :** Est-ce qu'il y a eu des incidents?

**Mme Drummond :** Il en arrive sans cesse.

**Le sénateur McInnis :** Je sais, mais je parle d'incidents attribuables à ce délai.

**Mme Drummond :** Oui.

**Le sénateur McInnis :** Avez-vous signalé ces incidents?

**Mme Drummond :** Oui. Tout le monde est au courant. J'en ai parlé l'automne dernier lorsque le Secrétariat national Recherche et sauvetage a tenu sa formation à Charlottetown.

**Le sénateur Enverga :** Je note que le service 911 vous a causé certains problèmes, madame Drummond. C'était il y a quelques années. Y a-t-il eu des améliorations depuis? Y a-t-il maintenant une coordination quelconque entre le 911 et les numéros 1-800? J'espère qu'il y a désormais un dispositif ou un préposé qui aiguille les gens vers le 1-800, ou qu'ils sont redirigés directement lorsqu'ils composent le 911. Est-ce qu'il existe maintenant quelque chose du genre?

**Mme Drummond :** Non, les gens appellent les premiers répondants, soit les pompiers et la GRC. Nous n'avons pas rencontré les responsables du 911 depuis cette première rencontre tenue il y a quelques années.

**Le sénateur Enverga :** C'est un aspect que nous devrions examiner. Les gens du 911 devraient avoir un dispositif pour signaler les incidents maritimes ou terrestres, ou quelque chose du genre.

Un des témoins qui vous ont précédé nous a parlé du 911. Il estimait que l'on ne devrait pas avoir à composer un numéro 1-800 pour signaler une situation d'urgence. Lorsqu'une personne est prise de panique, je ne pense pas que ce soit une bonne idée de lui demander de composer ces quatre premiers chiffres. Je crois que nous avons bien saisi le message. Le service 911 est un outil important.

Par ailleurs, vous êtes-vous déjà retrouvés dans une situation où il y avait mésentente avec notre Garde côtière quant à la prise en charge d'un incident? Y a-t-il eu des cas où vous avez dû indiquer que vous ne pouviez pas faire ceci, mais que vous feriez plutôt cela?

**Mme Drummond :** Nous avons toujours le choix d'intervenir ou non. C'est une décision prise au cas par cas. Il est bien certain que notre instinct nous pousse toujours à intervenir, mais ils

they want us to tell them because they don't want to have to send out someone to look after us or to look for us. It is always our decision but I don't know of any time when we didn't go.

**Senator Enverga:** Is that all your responders?

**Ms. Drummond:** Yes.

**Senator Enverga:** Do your volunteers have a beacon to tell them where they are?

**Ms. Drummond:** No, but we are hoping to get an AIS system for our members.

**Senator Enverga:** That would be good.

**Ms. Drummond:** What do you mean? When we are called?

**Senator Enverga:** When you are called. As soon as you try to respond you should have an individual beacon of your own.

**Ms. Drummond:** We should but all we have is a phone. They phone at home by cellphone or landline or they call the radio service, our call numbers.

**Senator Enverga:** We are hoping that it will be enough. Do you have GPS app on your cellphone that shows where you are?

**Ms. Drummond:** No, we haven't gone there yet.

**Senator Enverga:** I think you should look into it.

**Ms. Drummond:** It would be a good idea because our vessels move around depending on the fishery. Even though a home base may be in Alberton they could be fishing in Surrey or wherever. That would be a great asset. It really would.

**Senator Enverga:** Check out the GPS application anyway. It tells where you are at a certain point. I think that will be a great tool. Hopefully your cellphone is waterproof. You just want to make sure about that. I know Samsung 7 is waterproof but they cancelled it.

You mentioned earlier, Mr. Pelot, that you were doing a shipping analysis on the location of certain Coast Guard ports. In your initial analysis have you figured out the distribution of ports? What do you think about the distribution of ports? Are they in the right place? Do you have an initial analysis of those things?

préfèrent qu'on les avise lorsque c'est trop dangereux, car ils ne veulent pas être obligés d'envoyer quelqu'un pour nous surveiller ou nous rechercher. La décision nous revient toujours, mais je ne me souviens pas d'une occasion où nous ne sommes pas intervenus.

**Le sénateur Enverga :** Vous parlez de l'ensemble de vos intervenants?

**Mme Drummond :** Oui.

**Le sénateur Enverga :** Est-ce que vos bénévoles sont équipés de radiobalises permettant leur localisation?

**Mme Drummond :** Non, nous espérons pouvoir les doter d'un système de sonar actif d'identification.

**Le sénateur Enverga :** Ce serait une bonne chose.

**Mme Drummond :** Voulez-vous dire lorsqu'on fait appel à nos services?

**Le sénateur Enverga :** Lorsqu'on vous appelle. Tous ceux qui interviennent devraient être équipés d'une radiobalise individuelle.

**Mme Drummond :** Nous devrions en effet, mais nous avons seulement un téléphone. Ils nous rejoignent à la maison au moyen d'un cellulaire ou d'un téléphone conventionnel, ou ils composent un de nos numéros de service.

**Le sénateur Enverga :** Il faut espérer que cela suffise. Avez-vous sur vos téléphones portables une application de géolocalisation permettant de savoir où vous êtes?

**Mme Drummond :** Non, pas encore.

**Le sénateur Enverga :** Je pense que c'est une option que vous devriez envisager.

**Mme Drummond :** Ce serait une bonne idée, car les navires doivent se déplacer suivant les besoins de la pêche. Même si son port d'attache est par exemple à Alberton, un navire peut fort bien aller pêcher jusqu'à Surrey ou encore plus loin. Ce serait vraiment quelque chose de très utile pour nous.

**Le sénateur Enverga :** En tout cas, je vous invite à voir ce qui pourrait être fait du côté de l'application de géolocalisation. Je pense qu'il serait bon de pouvoir savoir où chacun se trouve à n'importe quel moment. J'ose espérer que votre téléphone cellulaire est résistant à l'eau. Vous feriez mieux de vous en assurer. Je sais que c'est le cas du Samsung 7, mais il a été retiré du marché.

Monsieur Pelot, vous avez indiqué précédemment que vous procédiez à une analyse du transport maritime à proximité de certains ports de la Garde côtière. Est-ce que votre analyse initiale vous a permis de déterminer l'endroit où ces ports devraient être situés? Que pensez-vous de la répartition actuelle des ports? Sont-ils au bon endroit? En avez-vous déjà une idée assez précise?

**Mr. Pelot:** That is a good question. We have never actually input all of the Coast Guard bases in Canada. We have done only regions because specific issues come up. We could just say where are they now and where could they be. We haven't actually done that. It is not that hard for us to do.

On pages 5 and 6 is one example of what you are asking but more at the regional level. One of my current students is showing in the top picture where all the Coast Guard vessels on the East Coast are now. If you optimized based on some criteria which would be the best response and the best coverage that is the bottom picture. The table on the previous graph shows that you could improve the response time by about half an hour on average. You could improve the primary coverage, which means a SAR vessel within reach given a time limit. We put six hours.

You can go from the current arrangement that 85 per cent of the incidents in this area can be reached within six hours by a SAR vessel. If you move the vessels a bit the way we suggest then it would be 92 per cent. There is a bit of room for improvement.

Then I put a disclaimer here saying that this was a study with input from the Coast Guard but not an actual consulting project. There may be parameters missing there. A few percentage points here and there might be important for lives. Every bit helps. It is not like the stations are completely in the wrong place or anything like that.

**Senator Enverga:** What will it take for you to have a final study? Do you have enough funding or enough people to do it? What is the timeline?

**Mr. Pelot:** I have a mandate. With the Coast Guard I get occasional projects for specific questions. The last one was on the northeast of Newfoundland where they want to put a new station there. They gave us a few candidate locations to compare. That was a two-week study because my grad students already know how to do the calculations and we have some data. I know that is not the question you are asking but those are usually the kinds of studies I do for the Coast Guard. I don't do what is going on in Canada.

I have applied for grant money from NSERC in the next few years I can do a bigger study asking where are all the DND resources. I know people at DND have done that for air SAR. They didn't do the ships; they just did air. We are doing the ships

**M. Pelot :** C'est une bonne question. Nous n'avons jamais recensé l'ensemble des bases de la Garde côtière au Canada. Nous nous sommes intéressés uniquement aux régions où des problèmes particuliers se sont posés. Nous pourrions simplement indiquer où elles se situent actuellement et où elles pourraient être. Nous ne l'avons pas encore fait, mais ce ne serait pas un exercice si difficile.

Vous pouvez voir aux pages 5 et 6 de notre document un bon exemple de cette répartition à laquelle vous faites allusion, bien que ce soit davantage au niveau régional. Dans la carte du haut, un de mes étudiants actuels a recensé l'emplacement de tous les navires de la Garde côtière se trouvant actuellement sur la côte Est. La carte du bas présente une optimisation de ces emplacements en fonction de critères comme le temps d'intervention ou le territoire couvert. Le tableau de la page précédente indique que le temps d'intervention moyen pourrait être réduit d'environ une demi-heure. On pourrait améliorer la couverture de première ligne, c'est-à-dire la proportion des incidents pour lesquels un navire de recherche et sauvetage peut intervenir dans un délai prescrit que nous avons fixé à six heures dans cet exemple.

Dans la situation actuelle, un navire de recherche et sauvetage peut intervenir en moins de six heures dans 85 p. 100 des cas d'incident. Si l'on déplaçait quelque peu les navires de la façon dont nous le suggérons, ce taux grimperait à 92 p. 100. Il y a donc des améliorations possibles.

Je dois ici vous servir une mise en garde. Cette étude a été réalisée à partir des données de la Garde côtière sans qu'il y ait un véritable travail de compilation. Il est possible qu'il y ait des paramètres manquants. Une variation de quelques points de pourcentage à l'égard d'un aspect ou d'un autre peut se traduire par des pertes de vie. Chaque petite amélioration est importante. Nous ne sommes pas en train de dire que toutes les bases sont situées au mauvais endroit ou quoi que ce soit de la sorte.

**Le sénateur Enverga :** Que vous faudrait-il de plus pour réaliser une analyse complète? Est-ce que vos ressources humaines et financières sont suffisantes? Avez-vous un échéancier?

**M. Pelot :** J'ai un mandat. La Garde côtière me confie à l'occasion des projets portant sur des enjeux bien précis. La dernière fois, c'était pour choisir l'emplacement d'une nouvelle base au nord-est de Terre-Neuve. Ils nous ont demandé d'effectuer une analyse comparative de certains emplacements possibles. Cette étude ne nous a pris que deux semaines, parce que nous disposions déjà de certaines données et que mes étudiants aux cycles supérieurs savaient comment faire les calculs. Je sais que cela ne correspond pas tout à fait à ce qui vous intéresse, mais c'est le genre d'études que nous effectuons généralement pour la Garde côtière. Je n'ai jamais fait d'analyse de la situation dans l'ensemble du Canada.

J'ai présenté une demande de subvention au CRSNG, et je pourrai réaliser au cours des prochaines années une analyse plus approfondie de l'emplacement de l'ensemble des ressources du ministère de la Défense nationale. Je sais que les gens du ministère

and we haven't done it countrywide. I have a plan to do the whole picture and ask how they would rearrange things at least in theory but I haven't done that yet.

**Senator Enverga:** But you have a big idea on the Maritimes part, right?

**Mr. Pelot:** Yes.

**Senator Enverga:** Have you presented it to our Coast Guard?

**Mr. Pelot:** Yes, but only on regional problems, not a countrywide perspective.

**Senator Enverga:** I hope we get those results because they will be of help when we discuss all the issues.

**Senator Munson:** I am curious to know whether there are like-minded studies or risk analyses being done at UBC or the University of Victoria. Has the Coast Guard asked somebody like you to do that sort of thing too? We are going to be heading out that way and it might be helpful to know that.

**Mr. Pelot:** As far as I know I am the only one in the country who does this. I didn't show pictures here, but we have done a lot of studies on the West Coast, the Arctic and the East. We did most on the East initially because we were working with the Maritimes SAR group and we got their data. We have done a lot on the West Coast, looking at the Kinder Morgan expansion, Kitimat and Bella Bella. We have done a lot of those already.

There are people at the University of Victoria that I collaborate with like Rosaline Canessa because there are people there who know the waters much better and understand the implications of marine protected areas and shipping noise. I collaborate a lot with people out there.

**Senator Munson:** I was just looking at Ms. Drummond's testimony. She said that at one time when Squadron 413 was located in Summerside. I remember the days when Summerside was a very active base and not much is happening there. It is felt that there should still be a helicopter available for search and rescue there. It would make much more sense than Trenton.

In your analysis would you support this? In the risk analysis it makes sense but from an academic and a practical point of view does it make sense to support Ms. Drummond's call or recommendation to reinstate this base?

l'ont déjà fait pour les activités aériennes de recherche et sauvetage. Ils ne l'ont toutefois pas fait du point de vue maritime. Nous nous intéressons aux activités maritimes, mais nous n'avons pas encore fait d'analyse à la grandeur du pays. Je me propose de le faire afin de suggérer un réaménagement optimal des ressources, du moins en théorie.

**Le sénateur Enverga :** Mais vous avez une assez bonne idée de la situation dans les Maritimes, n'est-ce pas?

**M. Pelot :** Oui.

**Le sénateur Enverga :** Est-ce que vous communiquez vos résultats à la Garde côtière?

**M. Pelot :** Oui, mais seulement à l'égard des problèmes régionaux, pas dans une perspective nationale.

**Le sénateur Enverga :** J'ose espérer que nous pourrions prendre connaissance de ces résultats qui sauront certes éclairer nos discussions à l'égard de tous ces enjeux.

**Le sénateur Munson :** Je serais curieux de savoir si des études ou des analyses de risques semblables sont effectuées à l'Université de la Colombie-Britannique ou à celle de Victoria. Est-ce que la Garde côtière a mandaté vos homologues de cette province pour effectuer le même genre de travail? Comme nous allons nous diriger vers cette région, il pourrait être utile que nous soyons au courant.

**M. Pelot :** À ce que je sache, je suis le seul au pays à réaliser ce genre d'études. Je n'ai pas présenté toutes les photos, mais nous avons mené plusieurs études sur la côte Ouest, dans l'Arctique et dans l'Est. Nous avons surtout travaillé dans l'Est du pays au départ parce que nous collaborions avec le groupe de recherche et sauvetage des Maritimes et que nous utilisions les données de ce groupe. Nous avons également réalisé différents travaux sur la côte Ouest notamment concernant le prolongement du pipeline Kinder Morgan, Kitimat et Bella Bella. Nous avons donc déjà accompli une bonne part de travail.

Je collabore avec certains chercheurs de l'Université de Victoria comme Rosaline Canessa, parce que ces gens-là connaissent beaucoup mieux le milieu marin de leur région et saisissent bien les incidences relativement à des enjeux comme les aires marines protégées et le bruit produit par la navigation. Je collabore avec plusieurs personnes de cette région.

**Le sénateur Munson :** Mme Drummond a indiqué dans son témoignage que le 413<sup>e</sup> Escadron a déjà été basé à Summerside. Je me souviens de l'époque où il y avait à Summerside une base très active, mais il ne s'y passe plus grand-chose. Plusieurs croient que l'on devrait toujours garder là-bas un hélicoptère disponible pour les activités de recherche et sauvetage. Ce serait beaucoup plus logique qu'à Trenton.

Est-ce que votre analyse vous amène à partager cet avis? C'est ce que semble indiquer l'analyse des risques, mais est-il logique, d'un point de vue théorique aussi bien que pratique, d'appuyer la recommandation de Mme Drummond en faveur du rétablissement de cette base?

**Mr. Pelot:** I could count how many studies we have done for the Coast Guard as opposed to the grant based ones where I am also continuing the methods. There aren't actually that many.

I was involved with the needs analysis in 1998. There was an update and then there was the last one a few years ago. Then I did this lifeboat station. I would say out of all those major decisions on boats coming in or out, adding helicopters or moving bases, I have only been asked to study a small fraction of them. I don't know what fraction. Maybe it is 5 per cent or 10 per cent. What I am doing is not a standard operating procedure. It is ad hoc. I think they could be used somewhat more.

**Senator Munson:** Ms. Drummond, what is preventing the government from doing that, from being more practical in that way and at least having a helicopter based in Summerside? What do you think is preventing that? Who made that decision? Why? I mean this is an essential part of search and rescue.

**Ms. Drummond:** We move a lot today.

**Senator Munson:** We seem to be eliminating different essential aspects. The argument being used by the Coast Guard and the rest is that it can be done from Greenwood, not on the island or in other parts of Atlantic Canada.

**Ms. Drummond:** I don't know what the answer to that is. It is just that they feel, I guess, that 413 can handle it. There is time lapse by the time they get the bird in the air and over to where we are. Certain times of the year we feel there should be one on Prince Edward Island, especially around the time of dumping. They call it dumping in some places; we always called it setting. I can't answer that. I don't whose decision it was or why.

**Senator Munson:** It is had an effect obviously as you say in terms of search and rescue, but it is something we will have to pay attention to in our report.

I have another question for the professor. In doing all of this what is the biggest gap in your estimation in search and rescue in Atlantic Canada?

**Mr. Pelot:** In Atlantic Canada?

**Senator Munson:** The Maritimes.

**Mr. Pelot:** Not the Arctic.

**Senator Munson:** We can throw in the Arctic too, I suppose.

**Mr. Pelot:** The Arctic is a big gap in one way because it is so hard to deal with but such a small volume of traffic. It is a scaling issue. I haven't been asked to assess that, to go find the biggest

**M. Pelot :** Je pourrais vous indiquer le nombre d'études que nous avons effectuées pour le compte de la Garde côtière parallèlement à d'autres qui étaient subventionnées pour lesquelles nous utilisons la même méthodologie. En fait, il y en a eu assez peu.

J'ai participé à l'analyse des besoins en 1998. Il y a eu une mise à jour, puis la plus récente analyse effectuée il y a quelques années. J'ai ensuite réalisé cette étude sur les postes de bateau de sauvetage. Je dois dire que je n'ai été mandaté pour analyser qu'une faible proportion des situations exigeant une décision importante relativement aux déplacements des navires, à l'ajout d'hélicoptères ou au déménagement des bases. Je ne sais pas trop exactement, mais je dirais que c'est peut-être 5 ou 10 p. 100. Mon travail n'est pas intégré aux activités régulières; il se fait sur une base occasionnelle. Je pense que l'on pourrait faire davantage appel à mes services.

**Le sénateur Munson :** Madame Drummond, qu'est-ce qui empêche le gouvernement de se montrer plus pragmatique et de conserver tout au moins un hélicoptère en poste à Summerside? Qui prend cette décision? Pour quelles raisons? Il s'agit selon moi d'un élément essentiel aux activités de recherche et sauvetage.

**Mme Drummond :** Les déplacements sont plus nombreux que jamais.

**Le sénateur Munson :** J'ai l'impression que l'on renonce à certains éléments cruciaux. La Garde côtière et les autres responsables font valoir que ce travail peut être effectué à partir de Greenwood, sans que l'on soit sur l'île ou dans d'autres régions du Canada atlantique.

**Mme Drummond :** Je ne sais pas trop comment vous répondre. Je suppose que c'est simplement parce qu'ils estiment que le 413<sup>e</sup> Escadron peut s'en charger. Il faut compter un certain temps entre le décollage de l'hélicoptère et son arrivée chez nous. Nous croyons qu'il devrait y avoir un hélicoptère à l'Île-du-Prince-Édouard pendant certaines périodes de l'année, comme celle de la mise à l'eau des casiers. Je ne saurais pas vous dire qui prend la décision et pour quelle raison.

**Le sénateur Munson :** Comme vous le dites, il y a certainement eu un effet sur les activités de recherche et sauvetage, et nous devons en tenir compte dans notre rapport.

J'ai une autre question pour M. Pelot. À la lumière de toutes vos analyses, quelle serait la principale lacune à corriger pour ce qui est des activités de recherche et sauvetage dans le Canada atlantique?

**M. Pelot :** Dans le Canada atlantique?

**Le sénateur Munson :** Oui, dans les Maritimes.

**M. Pelot :** Et pas dans l'Arctique.

**Le sénateur Munson :** Je suppose que nous pouvons inclure également l'Arctique.

**M. Pelot :** Je dirais que la situation est particulièrement difficile dans l'Arctique étant donné que le trafic maritime y est très faible. C'est une question d'échelle. On ne m'a jamais

gap. Certainly that issue in the northeast of Newfoundland has been identified. We have done a bit of analysis on it. There seems to be opportunity there to have better coverage.

I don't know if you mean a spatial gap but given the age of some of the vessels it is a good thing fleet renewal is happening. When they have a planned vessel out of service or even unexpectedly they try to use one vessel to cover two regions. I know that is a bit of a stretch.

**Senator Stewart Olsen:** For the record I agree with you, Jim. I am starting to shake my head on a lot of this lack of attention to certain areas and a concentration in other areas.

For your information, Ms. Drummond, when I was recently in Scotland on a tour we visited an auxiliary lifeboat station because they are considered extremely important and are well respected. They told us that they had a visit from their official Coast Guard at least once a month, if not more, where they ran small sessions. They met with everyone and talked and identified. Do you see any reason why we couldn't do that and at least keep everyone updated?

**Ms. Drummond:** I think it would be a wonderful idea.

**Senator Stewart Olsen:** Professor, I am just looking at your map on page 6 where you have the placement of the vessels and then the optimal arrangement. I notice there is a concentration on southern Nova Scotia where there would be a good presence of U.S. Coast Guard as well but very little placed in the Passamaquoddy area or the Bay of Chaleur.

When you were doing this, did you or your students do any research with the U.S. Coast Guard to see if that would be optimal? We could put vessels down there but if there is a doubling up that seems to be kind of a waste of resources.

**Mr. Pelot:** The short answer is no, we haven't. There is a good opportunity there. The U.S. Coast Guard has a research capability internally. They also partner with universities in the U.S. I have met with most of those researchers at conferences and read their papers. They have somewhat similar methods. They have the same thing. They don't have access directly to Canadian incident data or the posture of the Canadian vessels.

demandé d'évaluer les choses dans cet objectif de mettre au jour la lacune principale. Il y a assurément ce problème qui a été relevé dans le Nord-Est de Terre-Neuve. Nous avons effectué certaines analyses à ce sujet. Il semble possible d'assurer une meilleure couverture dans ce secteur.

Je ne sais pas si vous parliez d'une couverture déficiente du point de vue géographique, mais il faut certes se réjouir du renouvellement prochain de la flotte étant donné l'âge de certains des navires. Lorsqu'un navire atteint sa fin de vie utile ou tombe en panne inopinément, on essaie d'en utiliser un seul pour couvrir deux régions, ce que j'estime un peu exagéré.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Je dois dire que je suis d'accord avec vous, Jim. Je commence à me demander pourquoi on néglige autant certains secteurs en concentrant les efforts sur d'autres régions.

Madame Drummond, lors d'une tournée récente en Écosse, j'ai pu visiter un poste de sauvetage de la garde auxiliaire, une organisation qui est considérée là-bas comme étant extrêmement importante et digne de respect. Ces gens-là nous ont dit qu'ils recevaient la visite des représentants de la garde côtière au moins une fois par mois. On en profite pour se rencontrer en petits groupes afin de discuter et de cerner les problèmes. Voyez-vous une raison qui nous empêcherait de faire la même chose ici de telle sorte que tous soient tout au moins au fait de l'évolution des choses?

**Mme Drummond :** Je pense que c'est une merveilleuse idée.

**La sénatrice Stewart Olsen :** Monsieur Pelot, je suis en train de regarder vos cartes de la page 6 où l'on indique l'emplacement actuel des navires, puis leur répartition optimale. Je constate qu'il y en a une forte concentration dans le sud de la Nouvelle-Écosse, un secteur où la garde côtière américaine est elle-même assez présente, alors qu'il y en a très peu dans des régions comme Passamaquoddy ou la Baie-des-Chaleurs.

Dans le cadre de votre travail, est-ce que vous-même ou vos étudiants avez essayé de déterminer s'il pouvait y avoir une façon d'optimiser les choses de concert avec la garde côtière des États-Unis? Nous pouvons bien positionner des navires dans cette région du Sud, mais cela semble créer un dédoublement et, par le fait même, un gaspillage de ressources.

**M. Pelot :** Je vous dirais simplement que nous ne l'avons pas fait. C'est une possibilité intéressante qui s'offre à nous. La garde côtière américaine dispose d'une capacité de recherche à l'interne. Elle travaille aussi en partenariat avec des universités aux États-Unis. J'ai rencontré la plupart de ces chercheurs à l'occasion de conférences et j'ai pris connaissance de leurs travaux. Leurs méthodes sont assez similaires aux nôtres. Leur situation est semblable. Ils n'ont pas directement accès aux données canadiennes sur les incidents ou sur l'emplacement des navires canadiens.

I think there is a good opportunity to say let's just share data and forget the boundary for a moment and see what the total coverage is like. It hasn't been done as far as I know.

**The Chair:** Certainly our being here in Nova Scotia for the past couple of days has been a learning experience of different aspects of the Coast Guard. We realize a lot of work is being done to improve and enhance the Coast Guard system. We hope we are a part of it. Your testimony today will provide us with some positive avenues that we can take forward. Thank you for your time here today.

(The committee adjourned.)

Je pense que nous pourrions fort bien proposer une simple mise en commun des données en oubliant les frontières un instant pour voir comment on pourrait assurer une couverture totale. À ce que je sache, cela n'a pas encore été fait.

**Le président :** Une chose est sûre, nous avons appris beaucoup de choses sur les différents aspects du travail de la Garde côtière au cours de ces deux journées passées en Nouvelle-Écosse. Nous pouvons constater que d'importants efforts sont déployés afin d'améliorer le système. Nous espérons pouvoir y contribuer. Vos témoignages d'aujourd'hui nous offrent des pistes encourageantes pour la suite des choses. Merci pour le temps que vous nous avez consacré.

(La séance est levée.)

---



WITNESSES

**Wednesday, October 26, 2016**

*Canadian Coast Guard:*

Wade Spurrell, Assistant Commissioner, Atlantic Region;  
Harvey Vardy, A/Superintendent, Maritime Search and Rescue,  
Joint Rescue Coordination Centre Halifax.

*National Defence and the Canadian Armed Forces:*

Major Rhonda Stevens, Officer in Charge, Joint Rescue  
Coordination Centre Halifax.

*Canadian Coast Guard:*

Brian LeBlanc, Executive Director, Canadian Coast Guard College.

*Nova Scotia Community College:*

Tom Gunn, Principal, Nautical Institute;  
Vivek Saxena, Academic Chair, Nautical Institute.

*Canadian Coast Guard Auxiliary:*

Frank Boudreau, President, Maritimes;  
Darcy Henn, Manager, Maritimes.

**Thursday, October 27, 2016 (morning meeting)**

*Atlantic Pilotage Authority Canada:*

Captain Sean Griffiths, Chief Executive Officer.

*Marine Atlantic:*

Murray Hupman, Vice President (Operations);  
Captain Shri Madiwal, Director Fleet Operations.

*Canadian Council of Professional Fish Harvesters:*

Jean Lanteigne, President.

*Fisheries Safety Association of Nova Scotia:*

Stewart Franck, Executive Director.

*Prince Edward Island Fisherman's Association:*

Craig Avery, President;  
Mitchell Jollimore, Secretary.

**Thursday, October 27, 2016 (afternoon meeting)**

*Independent Marine Ports Association of Canada:*

Tim Gilfoy, President.

*Bayside Port Corporation:*

Darrell Weare, Chief Operating Officer.

*As individuals:*

Ronald Pelot, Professor, Marine Affairs Program, Department of  
Industrial Engineering, Dalhousie University;  
Lois Drummond, Member, Canadian Coast Guard Auxiliary.

TÉMOINS

**Le mercredi 26 octobre 2016**

*Garde côtière canadienne :*

Wade Spurrell, commissaire adjoint, région de l'Atlantique;  
Harvey Vardy, surintendant intérimaire, recherche et sauvetage  
maritime, Centre conjoint de coordination de sauvetage Halifax.

*Défense nationale et les Forces armées canadiennes :*

Major Rhonda Stevens, officier responsable, Centre conjoint de  
coordination de sauvetage Halifax.

*Garde côtière canadienne :*

Brian LeBlanc, directeur exécutif, Collège de la Garde côtière  
canadienne.

*Nova Scotia Community College :*

Tom Gunn, directeur, Nautical Institute;  
Vivek Saxena, directeur de programme, Nautical Institute.

*Garde côtière auxiliaire canadienne :*

Frank Boudreau, président, Maritimes;  
Darcy Henn, gestionnaire, Maritimes.

**Le jeudi 27 octobre 2016 (réunion du matin)**

*Administration de pilotage de l'Atlantique Canada :*

Capitaine Sean Griffiths, directeur général.

*Marine Atlantique :*

Murray Hupman, vice-président (Opérations);  
Capitaine Shri Madiwal, directeur, Opérations de la flotte.

*Conseil canadien des pêcheurs professionnels :*

Jean Lanteigne, président.

*Fisheries Safety Association of Nova Scotia :*

Stewart Franck, directeur exécutif.

*Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard :*

Craig Avery, président;  
Mitchell Jollimore, secrétaire.

**Le jeudi 27 octobre 2016 (réunion de l'après-midi)**

*Independent Marine Ports Association of Canada :*

Tim Gilfoy, président.

*Bayside Port Corporation :*

Darrell Weare, chef des opérations.

*À titre personnel :*

Ronald Pelot, professeur, Programme des affaires maritimes,  
Département de génie industriel, Université Dalhousie;  
Lois Drummond, membre, Garde côtière auxiliaire canadienne.