

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

Tuesday, September 27, 2016
Tuesday, October 4, 2016
Tuesday, October 18, 2016

Issue No. 6

Consideration of a draft agenda (future business)

and

Fifth, sixth and seventh 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 mardi 27 septembre 2016
Le mardi 4 octobre 2016
Le mardi 18 octobre 2016

Fascicule n° 6

Étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs)

et

Cinquième, sixième et septième réunions :

Étude sur les activités de recherche et de sauvetage
maritimes, 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) Enverga	Munson Poirier Raine
* Harder, P.C. (or Bellemare) Marshall McInnis	Sinclair 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 Marshall replaced the Honourable Senator Eaton (*October 18, 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) Enverga	Munson Poirier Raine
* Harder, C.P. (ou Bellemare) Marshall McInnis	Sinclair 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 Marshall a remplacé l'honorable sénatrice Eaton (*le 18 octobre 2016*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, September 27, 2016
(14)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:10 p.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Elizabeth Hubley, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Eaton, Enverga, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair and Wallace (10).

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:

Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations;

Gregory Lick, Director General, Operations.

The deputy chair made a statement.

Mr. Pelletier made a statement and, together with Mr. Lick, answered questions.

At 6:13 p.m., the Honourable Senator Manning took the chair.

It was agreed that the committee proceed in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), for the consideration of a draft agenda (future business).

At 6:36 p.m., the committee suspended.

At 6:40 p.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), to consider a draft agenda (future business).

At 7:10 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 27 septembre 2016
(14)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Elizabeth Hubley (*vice-présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Eaton, Enverga, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair et Wallace (10).

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 :

Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations;

Gregory Lick, directeur général, Opérations.

La vice-présidente fait une déclaration.

M. Pelletier fait une déclaration puis, avec M. Lick, répond aux questions.

À 18 h 13, l'honorable sénateur Manning prend place au fauteuil.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, il est convenu que la séance se poursuive à huis clos afin que le comité étudie un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 18 h 36, la séance est suspendue.

À 18 h 40, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité étudie un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 10, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, October 4, 2016
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:05 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Eaton, Enverga, Hubley, Manning, Munson, Poirier, Raine, Sinclair, Stewart Olsen, Wallace and Watt (11).

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:

Gregory Lick, Director General, Operations;

Marc Mes, Director of Operational Support.

The chair made a statement.

Mr. Lick made a statement and, together with Mr. Mes, answered questions.

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

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 18, 2016
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:07 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Enverga, Hubley, Manning, Marshall, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair, Stewart Olsen and Wallace (11).

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

Also present: The official reporters of the Senate.

OTTAWA, le mardi 4 octobre 2016
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 5, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Eaton, Enverga, Hubley, Manning, Munson, Poirier, Raine, Sinclair, Stewart Olsen, Wallace et Watt (11).

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 :

Gregory Lick, directeur général, Opérations;

Marc Mes, directeur du support opérationnel.

Le président fait une déclaration.

M. Lick fait une déclaration puis, avec M. Mes, répond aux questions.

À 18 h 35, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 18 octobre 2016
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Enverga, Hubley, Manning, Marshall, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair, Stewart Olsen et Wallace (11).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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:

Transportation Safety Board of Canada:

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer;

Marc-André Poisson, Director of Investigations — Marine.

The chair made a statement.

Mr. Laporte made a statement and, together with Mr. Poisson, answered questions.

It was agreed that the committee proceed in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), to consider a draft agenda (future business).

At 6:25 p.m., the committee suspended.

At 6:29 p.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), to consider a draft agenda (future business) and a draft special study budget application.

At 6:36 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

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 :

Bureau de la sécurité des transports du Canada :

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations;

Marc-André Poisson, directeur d'enquêtes — Marine.

Le président fait une déclaration.

M. Laporte fait une déclaration puis, avec M. Poisson, répond aux questions.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, il est convenu que la séance se poursuive à huis clos afin que le comité étudie un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 18 h 25, la séance est suspendue.

À 18 h 29, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité étudie un projet d'ordre du jour (travaux futurs) et une ébauche de budget pour l'étude spéciale.

À 18 h 36, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Maxwell Hollins

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, September 27, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:10 p.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

Senator Elizabeth Hubley (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Good evening. My name is Elizabeth Hubley, a senator from Prince Edward Island, and I am pleased to chair this evening's meeting. Before I give the floor to the witnesses, I would like to invite the members of the committee to introduce themselves, starting on my right.

Senator McInnis: Senator Thomas McInnis from Nova Scotia.

Senator Raine: Senator Nancy Greene Raine from B.C.

Senator Eaton: Nicky Eaton from Ontario.

Senator Poirier: Rose-May Poirier from New Brunswick.

Senator Enverga: Senator Tobias Enverga from Ontario.

Senator Munson: Jim Munson, Ontario.

Senator Wallace: John Wallace, New Brunswick.

Senator Sinclair: Murray Sinclair, Manitoba.

The Deputy Chair: Thank you very much. The committee is continuing its study on maritime search and rescue activities, including current challenges and opportunities. This evening we will be learning about the Canadian Coast Guard's international obligations and relations with respect to maritime SAR.

We are pleased to welcome, from the Canadian Coast Guard Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations; and Gregory Lick, Director General, Operations.

On behalf of the members of the committee, I thank you for being with us today. I understand you have some opening remarks; therefore, in the interest of allowing us as much discussion as possible in the time available to us, you are requested to please limit your opening statements to no more than 10 minutes.

Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard: Thank you very much, Madam Chair and senators. Yes, we will keep the opening remarks very brief.

I am honoured to appear here before this committee this evening to brief you on the Canadian Coast Guard's maritime search and rescue program. Today I will speak to our role and responsibilities as they relate to international conventions and

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 septembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, pour étudier les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

La sénatrice Elizabeth Hubley (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La vice-présidente : Bonsoir. Je m'appelle Elizabeth Hubley, sénatrice de l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai le plaisir de présider la séance de ce soir. Avant de donner la parole aux témoins, j'aimerais inviter les membres du comité à se présenter, en commençant par les gens à ma droite.

Le sénateur McInnis : Sénateur Thomas McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Raine : Sénatrice Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, de l'Ontario.

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

Le sénateur Enverga : Sénateur Tobias Enverga, de l'Ontario.

Le sénateur Munson : Jim Munson, de l'Ontario.

Le sénateur Wallace : John Wallace, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Sinclair : Murray Sinclair, du Manitoba.

La vice-présidente : Merci beaucoup. Le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Ce soir, nous étudions les obligations et les relations internationales de la Garde côtière canadienne liées aux opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Nous sommes heureux d'accueillir, de la Garde côtière canadienne, M. Mario Pelletier, sous-commissaire aux opérations, et M. Gregory Lick, directeur général des opérations.

Au nom des membres du comité, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui. Je crois savoir que vous avez une déclaration préliminaire. Afin de pouvoir consacrer le plus possible du temps dont nous disposons aujourd'hui à la discussion, je vous demanderais de prendre au plus 10 minutes pour votre exposé.

Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne : Madame la présidente, mesdames et messieurs les sénateurs, merci. Notre exposé sera en effet très bref.

Je suis honoré de comparaître devant ce comité pour vous informer sur le programme de recherche et sauvetage en mer de la Garde côtière canadienne. Je parlerai aujourd'hui de notre rôle et de nos responsabilités par rapport aux conventions et aux traités

treaties and our collaboration with other countries. Following my remarks, we would be happy to answer any questions you may have.

[*Translation*]

In the spring, Gregory Lick, Director General of Operations, provided this committee with an overview of the Canadian Coast Guard's role in preparing for, coordinating and responding to search and rescue incidents. This included an overview of the maritime search and rescue program environment, and some of the challenges and opportunities that exist in Canada.

Canada is party to a number of international conventions and treaties that relate to maritime search and rescue. International conventions and treaties require that signatories establish appropriate search and rescue services to ensure that assistance is provided to any person in distress at sea. They form the basis for international cooperation in maritime search and rescue, standards for operating procedures and protocols, information sharing, and communications systems to ensure a robust international search and rescue system.

[*English*]

To provide you with a few examples, Canada is a member state of the International Convention on Maritime Search and Rescue; the United Nations Convention on the Law of the Sea, otherwise known as UNCLOS; and the International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS. These international conventions and treaties are updated and strengthened over time as a result of technological changes and lessons learned from major maritime search and rescue incidents, such as the *Titanic*.

We also have bilateral agreements and arrangements with a number of countries. An example of this would be with Saint-Pierre and Miquelon, an island off the southwestern coast of Newfoundland that is governed by the French. This is a unique case given the proximity of the French soil to Canada.

The Arctic is a large, remote region, and all countries must rely on mutual assistance to ensure an effective and efficient response in the North. In 2011 the Coast Guard was involved in establishing the multinational Arctic Search and Rescue Agreement signed by Canada, Denmark, Finland, Iceland, Norway, Russia, Sweden and the United States. This treaty is the first binding agreement to be negotiated under the Arctic Council and presents an opportunity to leverage partnerships with other Arctic nations, share experience, lessons learned, and conduct initiatives — SAR exercises — with the ultimate goal of recognizing a safer Arctic condition for members of the communities who operate or rely upon the marine waterways.

internationaux ainsi que de notre collaboration avec d'autres pays. Après mon allocution, nous serons heureux de répondre à vos questions.

[*Français*]

Au printemps dernier, M. Gregory Lick, directeur général des opérations, a présenté au présent comité un aperçu du rôle de la Garde côtière canadienne quant à la planification, à la coordination et à l'intervention en cas d'incidents de recherche et de sauvetage. Son allocution présentait sommairement l'environnement du programme de recherche et de sauvetage en mer, ainsi que certains des défis et des possibilités qui existent au Canada.

Le Canada est signataire de diverses conventions et traités internationaux relatifs à la recherche et au sauvetage en mer. Ces conventions et traités internationaux exigent que les signataires établissent des services adéquats de recherche et de sauvetage pour venir en aide à toute personne en situation de détresse en mer. Ils forment la base de la coopération internationale en matière de recherche et de sauvetage en mer, des normes relatives aux procédures et aux protocoles opérationnels, de la mise en commun de l'information ainsi que des systèmes de communication. Tous ces efforts visent à assurer la mise en place d'un système de recherche et de sauvetage international solide.

[*Traduction*]

À titre d'exemple, le Canada est un État membre de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, aussi appelée UNCLOS, et de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou SOLAS. Ces conventions et traités internationaux sont mis à jour et consolidés au fil du temps à la lumière des changements technologiques et des leçons tirées des importants incidents de recherche et de sauvetage en mer, comme celui du *Titanic*.

Nous avons également conclu des ententes bilatérales avec de nombreux pays. Mentionnons, par exemple, Saint-Pierre et Miquelon, une île au large des côtes sud-ouest de Terre-Neuve gouvernée par la France. Il s'agit d'un cas unique, du fait de la proximité de ce territoire français avec le Canada.

L'Arctique est une grande région éloignée, et tous les pays doivent compter sur une aide mutuelle pour assurer une intervention efficace et efficiente dans le Nord. En 2011, la Garde côtière a participé à l'établissement de l'Accord international de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes dans l'Arctique, signé par le Canada, le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie, la Suède et les États-Unis. Ce traité, le premier accord exécutoire négocié sous l'égide du Conseil de l'Arctique, constitue une occasion de mettre à profit les partenariats établis avec d'autres nations du Nord, de mettre en commun l'expertise et les leçons retenues et de mettre en œuvre des initiatives — des

An example of the growing need for international cooperation as the North becomes more accessible is the recent voyage of the *Crystal Serenity* through the Northwest Passage. In preparation for the voyage, the Coast Guard participated in training and exercises with our colleagues from the United States to plan for a variety of scenarios. From a search and rescue perspective, the passage was uneventful, which is what we always want, with good weather and favourable ice conditions contributing to the success of the voyage.

[Translation]

Training and exercising are critical components of successful collaboration between Canada and other countries. Last week, in St. Andrews, New Brunswick, the Canadian and American Coast Guards, along with their auxiliaries, took part in a two-day joint search and rescue exercise. This type of cooperation, at an operational level, ensures that Canada continues in its leadership role for maritime search and rescue.

[English]

To conclude, Canada is signatory to a number of international conventions and agreements, but I am most confident and proud to state that not only are we participants in these conventions but we are highly regarded as a leader in the international search and rescue community due to our commitment, leadership and expertise.

We would now be happy to take any questions.

The Deputy Chair: Thank you very much for your presentation.

We will go now to questioning, and Senator McInnis, the third member of our steering committee, will start the questioning.

Senator McInnis: Thank you, Madam Chair, and thank you to the witnesses for coming this evening. Speaking for myself, this is a new adventure in trying to understand how search and rescue works. We all are very thankful that it's there, but we on the committee are looking for any challenges that you may have or difficulties that may exist.

Who audits or oversees the various signatories to the international conventions to ensure that standards are being met? I take it there are certain standards out there that have to be

exercices de recherche et sauvetage — dans le but ultime d'améliorer la sécurité des conditions arctiques pour les membres des communautés qui dépendent de nos voies navigables.

Avec l'accessibilité accrue au Nord, on observe un besoin grandissant lié à la coopération internationale, et le récent voyage du *Crystal Serenity* dans le passage du Nord-Ouest en est un bon exemple. En préparation pour ce voyage, la Garde côtière a participé à une formation et à des exercices avec la garde côtière américaine afin d'établir des plans en fonction de divers scénarios. Du point de vue de la recherche et du sauvetage, le passage s'est effectué sans incident — ce que nous souhaitons toujours — les bonnes conditions météorologiques et l'état favorable des glaces ayant contribué à la réussite du voyage.

[Français]

La formation et l'exercice sont des éléments essentiels d'une collaboration réussie entre le Canada et les autres pays. La semaine dernière, à St. Andrews, au Nouveau-Brunswick, les gardes côtières canadienne et américaine, ainsi que leurs auxiliaires ont pris part à un exercice conjoint de recherche et de sauvetage étalé sur deux jours. D'un point de vue opérationnel, ce type de coopération garantit que le Canada puisse maintenir son rôle de premier plan dans la prestation de services de recherche et de sauvetage en mer.

[Traduction]

Pour conclure, le Canada est signataire de nombreuses conventions et ententes internationales, mais je peux affirmer avec confiance et fierté que le pays n'est pas un simple participant à ces conventions. Le Canada est un chef de file très respecté au sein de la communauté internationale de la recherche et du sauvetage, grâce à son engagement, son leadership et son expertise.

Nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

La vice-présidente : Merci beaucoup de votre exposé.

Nous allons maintenant passer aux questions, en commençant par le sénateur McInnis, le troisième membre de notre comité directeur.

Le sénateur McInnis : Merci, madame la présidente. Je remercie les témoins d'être venus ce soir. Personnellement, essayer de comprendre le fonctionnement des opérations de recherche et sauvetage est une toute nouvelle aventure. Nous sommes heureux que cela existe, mais le travail du comité consiste à savoir quels sont les défis auxquels vous êtes confrontés ou à connaître les enjeux existants.

De qui relève la vérification ou la surveillance des divers signataires des conventions internationales pour veiller au respect des normes? Je crois savoir que les signataires ont des normes à

met by the signatories. Who does this, and what are the repercussions if nation states do not comply? Is there some sort of policing that exists there?

Mr. Pelletier: Yes. There's actually an audit function performed by the International Maritime Organization, the IMO. I'm not sure of the frequency, but I remember a few years ago they came over and audited both the Coast Guard and Transport Canada for the standard for certification in training and watch-keeping certification for seagoing personnel. So on a regular basis, they will do sample audits in signatory countries.

Gregory Lick, Director General, Operations, Canadian Coast Guard: As a prelude to that, when we sign on to a convention in that case, you sign on and you have a certain length of time, depending on the convention, to enable you to introduce certain regulations, legislation in your particular country to enable you to adhere to that particular convention. Every country has a different process for doing that. Canada enables regulations, enables policies, whatever is necessary to allow us to adhere to the particular convention.

Generally it is left up to each particular country to determine how it will meet that particular convention. We talked last time about the way that Canada has search and rescue lifeboats around the country, has an auxiliary and a number of partners and how we do coordination. Every country may do it a little bit differently. They all still adhere to that particular convention.

Each country, then, including Canada, also audits itself. So we have means of gaining information, statistics and data on how we are doing against our own standards. So we will publish those in public accounts or in our DPR or even on our website as well and how we're doing against our particular standards.

Senator McInnis: Cruise ships are a constant now in the waters, out on the ocean. How do you train in the eventuality that we have a cruise ship 200 or 300 miles out in the ocean in distress? How would you cope with that? Are you prepared to cope with it?

Mr. Pelletier: Search and rescue is a multi-phase approach. The standards require us to maintain a listening watch through our Marine Communication and Traffic Services centres. So that's how we would become aware that there's actual distress. They monitor the area. So once it is determined there needs to be a search and rescue, they turn it over to the joint rescue coordination centre. These are, again, highly trained people that are training and coordinating search and rescue response. They look at the number of assets around them. They look at the capacity of the ship as well. They have all that information at their fingertips. They will decide which resources are best suited to be dispatched to support the search and rescue effort.

respecter. De qui relève cet aspect? Quelles sont les répercussions pour les États qui ne s'y conforment pas? Existe-t-il un organisme d'application à cet égard?

M. Pelletier : Oui. La fonction de vérification est assurée par l'Organisation maritime internationale, l'OMI. Je ne suis pas certain de la fréquence des vérifications, mais je me rappelle que l'OMI a mené des vérifications à la Garde côtière canadienne et à Transports Canada concernant les normes de formation et de délivrance de brevets et de veille pour les gens de mer. Il y a donc des vérifications par échantillonnage périodiques auprès des pays signataires.

Gregory Lick, directeur général, Opérations, Garde côtière canadienne : Préalablement, le pays signataire d'une convention dispose d'un délai, qui varie selon la convention, pour l'adoption de règlements et de lois à l'échelle nationale pour permettre l'adhésion à la convention en question. Le processus à cet égard varie d'un pays à l'autre. Le Canada adopte des règlements et des politiques ou tout autre élément nécessaire pour permettre son adhésion à la convention.

En général, il incombe à chaque pays signataire de déterminer les mesures à prendre pour respecter la convention. La dernière fois, nous avons indiqué que le Canada a des bateaux de recherche et sauvetage partout au pays et un système auxiliaire. En outre, nous avons parlé de nos divers partenaires et de nos mécanismes de coordination. Il est possible que les mécanismes varient légèrement d'un pays à l'autre, même s'ils adhèrent tous à cette même convention.

Ensuite, chaque pays — y compris le Canada — mène des vérifications internes. Nous avons donc des mécanismes de collecte de renseignements, de statistiques et de données sur notre propre rendement à l'égard de nos propres normes. Les renseignements relatifs au respect des normes canadiennes sont donc publiés dans les comptes publics, dans notre RMR ou même sur notre site web.

Le sénateur McInnis : De nos jours, il est fréquent que des navires de croisière soient dans nos eaux territoriales, en mer. En quoi consiste l'entraînement que vous faites au cas où un navire de croisière serait en détresse en mer, à 200 ou 300 milles des côtes? Que faites-vous dans un tel cas? Comment vous préparez-vous à intervenir?

M. Pelletier : Les activités de recherche et sauvetage comportent diverses étapes. Selon les normes, nous sommes tenus d'exercer une écoute permanente par l'intermédiaire de nos centres des Services de communication et trafic maritimes. C'est ainsi que nous prenons connaissance des incidents de navires en détresse. Ces centres surveillent la région. Lorsqu'on détermine qu'une opération de recherche et sauvetage est nécessaire, un signalement est fait au Centre conjoint de coordination de sauvetage. On parle encore une fois de personnes hautement qualifiées qui assurent la formation et la coordination des interventions de recherche et sauvetage. Ils examinent les ressources qui leur sont offertes ainsi que les capacités du

Then we have our ships, as well, or the Coast Guard auxiliary that can be dispatched and deployed there. Maybe you want to talk more about the training our crew has.

Mr. Lick: I think in terms of that type of particular disaster, which it could be, we have learned from particular incidents like *Ocean Ranger* and the *Herald of Free Enterprise* in Britain. A number incidents have informed us and educated us about how we need to train our own people for those particular types of major marine incidents and how our vessels need to be equipped to respond to those types of incidents.

You can have as much equipment and training as you need, but ultimately you have to exercise that, because these types of disasters, very luckily, are very rare. So in order for us to maintain a certain amount of readiness to respond, all the elements of the search and rescue system from our federal assets, in this case, Coast Guard vessels, naval vessels, the crews that actually crew them with their training in search and rescue recovery and the actual search patterns that they have to go through are all part of our training regimen that a number of the crew on board, and in fact every one of our vessels, goes through.

Ultimately, we have to exercise that. We brought along a number of examples of recent and past exercises that go from everything from a very small exercise, sometimes a tabletop exercise, so that we look at how all the parts of the system work together right up to a real time and large exercise. In fact, with the example of *Crystal Serenity*, because of the public reaction to it, the size of the vessel and the first of its kind going through the Arctic, we had a number of tabletop exercises that we planned with the particular company and all the SAR partners, including the U.S. Coast Guard and ourselves. That exercising helped make it a very safe passage through the Northwest Passage.

Ultimately, exercising, equipment and planning all go into preparing for those types of tragic incidents.

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

The Chair: Welcome. Excuse my tardiness. I had a group visiting from Newfoundland and Labrador, and we love to talk, so I was delayed somewhat. Thank you, Senator Hubley, for filling in.

Senator Hubley: Just to follow up on Senator McInnis' question, if I could, just today there are three cruise ships in the Charlottetown harbour, and that is now, I think, just one of four

navire. Toutes ces informations sont à portée de main, ce qui leur permet de déterminer quelles ressources doivent être déployées en appui à l'opération de recherche et sauvetage.

À cela s'ajoutent nos propres navires ou ceux de la Garde côtière auxiliaire canadienne, qui peuvent être dépêchés et déployés dans le secteur. Vous voudrez peut-être parler davantage de la formation offerte à nos équipages.

M. Lick : À mon avis, par rapport à ce type de catastrophe, ce qui pourrait être le cas, nous avons tiré des leçons d'incidents précis, comme les cas de l'*Ocean Ranger* et celui du *Herald of Free Enterprise*, en Grande-Bretagne. Divers incidents ont été riches en enseignements, notamment sur la formation que nous devons offrir à notre personnel pour les interventions lors d'incidents majeurs de ce genre et sur l'équipement dont nos navires doivent être munis pour intervenir dans de telles situations.

On peut avoir tout l'équipement et toute la formation qu'on veut, mais il faut ultimement mener des exercices, parce que ce genre de catastrophe est plutôt rare, fort heureusement. Donc, pour maintenir une certaine capacité d'intervention, tous les éléments du système de recherche et sauvetage à l'échelle fédérale participent à notre régime de formation. On parle des navires de la Garde côtière canadienne, des navires militaires et de leurs équipages, lesquels doivent tous suivre une formation sur les missions de recherche et sauvetage et les circuits de recherche. Donc, tout cela fait partie de la formation offerte à bon nombre de nos équipages; en fait, tous nos navires y participent.

En fin de compte, nous menons ce genre d'exercices. Nous avons plusieurs exemples d'exercices, tant récents que moins récents. Il peut s'agir de petits exercices ou d'exercices de simulation sur maquette, ce qui nous permet d'évaluer l'intégration des divers éléments du système, pour en arriver ultimement à un exercice de grande envergure en temps réel. En fait, la réaction du public à l'égard du *Crystal Serenity* en raison de la taille de ce navire et du fait qu'il était le premier de ce genre à traverser l'Arctique nous a incités à mener plusieurs exercices de simulation sur maquette avec l'entreprise en question et l'ensemble des partenaires de la recherche et sauvetage, dont la garde côtière américaine et la Garde côtière canadienne. Cet exercice a aidé à rendre sécuritaire la traversée du passage du Nord-Ouest.

Donc, en fin de compte, les exercices, l'équipement et la préparation sont tous des éléments qui nous préparent à intervenir dans le cas de tels incidents tragiques.

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

Le président : Bienvenue. Veuillez excuser mon retard. J'ai accueilli un groupe de visiteurs de Terre-Neuve-et-Labrador. Comme nous aimons discuter, j'ai été quelque peu retardé. Merci d'avoir pris la relève, sénatrice Hubley.

La sénatrice Hubley : Si vous le permettez, j'aimerais poser une question complémentaire à celle du sénateur McInnis. Aujourd'hui même, trois navires de croisière se trouvent dans le

days that will happen. Other days there are not so many.

We've heard in our previous hearings about a shortage of human resources within the Coast Guard. I wonder if you might comment on that. How does that shortage also affect your ability to respond to a mass rescue operation, and do you have the resources available to mount an effective response?

Mr. Lick: I think last time we talked about some of the challenges, and I think I even mentioned the human resource challenge is one that not only we as a federal national institution are experiencing in terms of crewing 115 vessels that we operate at this point in time. That human resource challenge is across the industry and across the world as well.

However, that being said, we maintain — certainly for our emergency response, that is our largest priority within the Coast Guard — that readiness to be able to respond from every search and rescue lifeboat station across the country to our major assets which cover the larger offshore zones. While we are challenged in gaining experienced crews, that's a challenge everybody is facing.

Right now we have recruited more people into the Coast Guard College, and we are planning every year to recruit people into the Coast Guard College to maintain that level of experienced officers that we require. But, ultimately, we are confident that we are ready to respond to any particular search and rescue incident across the country, including in the offshore area as well. I think while we experience a particular crewing challenge, we're meeting that challenge fairly well. We don't know where the future may take us, but we're planning to meet that challenge head on.

At the same time, as Mr. Pelletier said, the SAR system is layered, and we depend on those layers to make the SAR system successful, and it is successful. We depend on our vessels of opportunity that are sailing out there, and many times, particularly in the offshore areas, they are the first vessels to respond because they're already out there. They may be with the fishing fleets that are already out there, so they're able to respond quite quickly.

We are out there particularly with our SAR lifeboats in the near-shore zones, able to respond to particular areas of risk across the country quickly, well within our 30-minute reaction time. But ultimately we feel and we're very confident that we're ready to respond.

Senator Munson: I'm just reading this report that you're aware of that was on the CBC just three weeks ago, and it was an exclusive report to the CBC saying that the Coast Guard fleet deteriorated under the Tories and Liberals. It goes, as I'm sure you've read it and understand it, into extensive detail. I don't think we've had an opportunity to ask anyone officially about

port de Charlottetown. Je crois que c'est une situation qui ne se reproduira que quatre jours dans l'année. Il n'y a pas autant de navires les autres jours.

Lors de nos séances précédentes, on nous a parlé de la pénurie de main-d'œuvre à la Garde côtière. Je me demande si vous avez des commentaires à ce sujet. Quelle est l'incidence de cette pénurie sur votre capacité d'intervention lors d'une opération de sauvetage de grande envergure? Avez-vous les ressources nécessaires pour intervenir de façon efficace?

M. Lick : La dernière fois, nous avons parlé de certaines difficultés et je crois même avoir indiqué que le problème de ressources humaines ne touchait pas seulement la Garde côtière — un organisme fédéral et national qui doit constituer des équipages pour les 155 navires qu'il exploite actuellement —, mais qu'il touche l'ensemble de l'industrie, partout dans le monde.

Cela dit, toutefois, concernant l'intervention en cas d'urgence, qui est sans doute sa principale priorité, la Garde côtière maintient sa capacité opérationnelle d'intervention, ce qui comprend toutes ses stations de bateaux de recherche et sauvetage au pays et ses installations importantes chargées des zones extracôtières d'une plus grande superficie. Nous avons certes de la difficulté à trouver des équipages expérimentés, mais c'est une difficulté qui touche tout le monde.

Nous avons accru le recrutement au Collège de la Garde côtière canadienne et nous envisageons de continuer à le faire chaque année afin de maintenir l'effectif d'officiers expérimentés dont nous avons besoin. Quoi qu'il en soit, nous avons la certitude d'être prêts à participer à toute intervention de recherche et de sauvetage au pays, en cas d'incident, y compris en zones extracôtières. Je pense que nous parvenons à bien relever le défi, malgré les problèmes liés à l'effectif. Je ne sais pas ce que l'avenir nous réserve, mais nous ne reculerons devant aucun défi.

En même temps, comme M. Pelletier l'a indiqué, le système de recherche et sauvetage comporte plusieurs volets, qui sont la clé de sa réussite. Il connaît du succès. Nous dépendons de nos bâtiments d'occasion qui sont en mer et souvent, en particulier en zones extracôtières, ce sont les premiers à intervenir, car ils sont déjà à proximité des lieux. Ils accompagnent parfois des flottes de navire de pêche, de sorte qu'ils peuvent intervenir assez rapidement.

Nous assurons une présence grâce à nos bateaux de recherche et de sauvetage des eaux littorales, ce qui nous permet d'intervenir rapidement lors de situations à risque partout au pays, c'est-à-dire bien en deçà de notre délai d'intervention de 30 minutes. Donc, en fin de compte, nous avons la certitude d'être prêts à intervenir.

Le sénateur Munson : Je parcours un reportage exclusif qui a été publié par la CBC il y a trois semaines à peine. Vous en avez certainement pris connaissance. On y indique que la flotte de la Garde côtière s'est détériorée sous les gouvernements conservateur et libéral. L'article est très détaillé, comme vous l'avez sans doute constaté et compris, j'en suis certain. Je ne crois

that report, which talks about the deterioration of the equipment, the ships themselves that are 34 years old and “a significant amount of the fleet is fully depreciated.”

It sounds like a fairly dire situation. It also says some of the blame for the sorry state of the agency can be heaped on the Coast Guard itself. The report suggests it has not been aggressive enough in making its case for better funding and has held on to inefficient programming influenced by socio-economic pressure.

I'd like you to respond to that because this is a report that is heavily censored. It doesn't go into detail of what you need and how you go about it, but are you really able to do the job based on what we've seen in this report that the CBC put out?

Mr. Pelletier: Maybe I can start with this one. Yes, it's true that our ships are getting older, as we are all, and we need a bit more maintenance, but we have very stringent maintenance practices and we meet all the regulatory requirements.

A ship that is 40 years old will require a bit more maintenance and money, but at the end of the day, when it's ready, it's available, reliable and ready to deliver the program. So I can assure you that our ships, although old, are meeting all regulatory requirements and are available when we need them.

Mr. Lick: The statistic that our ships are 35 to 40 years or older doesn't quite give the entire picture.

Talking about search and rescue at this point in time, our search and rescue lifeboats across the country are one of our mainstays of the search and rescue system, particularly for near-coastal inshore incidents, which are the majority of our problems in terms of incidents across the country. Those particular vessels are much younger. Those have been replaced in the 1990s.

We have a program as part of our fleet renewal plan right now to replace upward of 15 with modern, newer designs that we've taken from the Royal National Lifeboat Institution in England. We've taken their design and brought it up to Canadian standards with an aluminum hull instead of a fiberglass hull that England uses. Those vessels will be replacing our higher endurance type of search and rescue lifeboats.

So it doesn't quite tell the whole story there, particularly as it relates to the search and rescue system.

Senator Munson: I don't think you've answered the question, though. Have you not been aggressive enough in seeking more funding for your helicopters, ships and assets? We haven't heard much about budgets from both governments in the last 20 years.

pas que nous ayons eu l'occasion, officiellement, de poser des questions au sujet de ce reportage, qui fait état de la détérioration de l'équipement, des navires qui datent de 34 ans et de la dégradation totale d'une bonne partie de la flotte.

La situation semble plutôt désastreuse. Dans le reportage, on indique en outre que la Garde côtière est elle-même en partie responsable de ce délabrement. On laisse entendre que la Garde côtière n'a pas suffisamment insisté pour obtenir un meilleur financement et qu'elle a maintenu des programmes inefficaces en raison de pressions socioéconomiques.

J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet, car nous avons là un rapport passablement censuré. Vos besoins et votre fonctionnement n'y sont pas décrits en détail. La question est de savoir si, étant donné les révélations du reportage de la CBC, vous êtes réellement en mesure de faire le travail.

M. Pelletier : Permettez-moi de commencer. Il est vrai que nos navires prennent de l'âge, comme nous tous, d'ailleurs. Nous devons certes effectuer plus de maintenance, mais nous avons des pratiques très rigoureuses à cet égard et nous respectons toutes les exigences réglementaires.

Un navire mis en service il y a 40 ans requiert qu'on y consacre plus de maintenance et d'argent, mais en fin de compte, lorsqu'il est prêt, on a un navire disponible, fiable et capable de jouer son rôle. Je peux donc vous assurer que même s'ils sont vieux, nos navires satisfont à toutes les exigences réglementaires et sont disponibles quand nous en avons besoin.

M. Lick : Les statistiques selon lesquelles nos navires ont entre 35 et 40 ans ou plus ne donnent pas vraiment une idée de l'ensemble de la situation.

Concernant la recherche et le sauvetage, nos canots de recherche de sauvetage au pays constituent l'un des piliers de notre réseau, notamment lors d'incidents sur le littoral ou près du littoral, soit la majorité des incidents au pays. Ces bâtiments sont beaucoup plus jeunes; ils ont été remplacés dans les années 1990.

Dans le cadre de notre Plan de Renouveau de la Flotte, nous avons un programme pour remplacer jusqu'à 15 navires par de nouveaux navires plus modernes dont les plans ont été empruntés à la Royal National Lifeboat Institution, en Angleterre. Nous avons modifié les plans du navire pour respecter les normes canadiennes et remplacé la coque en fibre de verre qu'utilise l'Angleterre pour une coque en aluminium. Ces bâtiments remplaceront nos canots de recherche et de sauvetage à endurance plus élevée.

Donc, ces statistiques ne disent pas tout, notamment en ce qui concerne le réseau de recherche et de sauvetage.

Le sénateur Munson : Mais, vous n'avez pas répondu à la question. Avez-vous fait suffisamment d'efforts pour obtenir du financement dans le but d'acquérir des hélicoptères, des navires et de l'équipement? Les gouvernements fédéraux des 20 dernières

Are they really putting money behind it and creating a proper budget? It seems from this report that you don't have enough to do your job adequately.

Mr. Pelletier: When it comes to ships, we did have a fleet renewal plan approved. We have a number of ships under construction. We have close to \$7 billion in the books to renew ships. Part of that is the smaller search and rescue vessels and part of it is the larger vessels referred to in that report that are getting old.

Part of that money, as well, is to conduct vessel life extension. Even if we have money to build a new ship tomorrow, the shipyard requires time to acquire all the necessary items and so on. We secured some money to do vessel life extension on some of our ships to bring them to the date where replacements will be available.

Senator Munson: Do you need a new icebreaker?

Mr. Pelletier: We have icebreakers in the plan to be built, and we have money to refurbish the new icebreakers we have. If you ask me about more Coast Guard, more Coast Guard is always good.

Senator Munson: Do you need a new icebreaker now?

Mr. Pelletier: Right now, we have —

Senator Munson: Because there have been reports dealing with the lack of your ice-breaking capability, which is extremely important if you're going to have all these ships being, as you say, maintained or given a longer length of life.

Mr. Pelletier: Right now, because of the vessel life extension program, we have some ships out of service. We have a ship waiting for repairs that are going to take a bit longer. So right now we're a bit tight if we're talking about ice-breaking capacity.

But as Mr. Lick said about search and rescue, the number of search and rescue units that we have is sufficient to deliver the programs we're expected to.

Senator Eaton: Speaking about our international commitment, Mr. Pelletier, I think you talked about Canada being highly regarded because of our expertise. With our lack of equipment, money or needs, why are we highly regarded? What is it that we have that other countries don't?

Mr. Pelletier: When the International Convention on Maritime Search and Rescue came to light, Canada played a good leadership role in pushing the agenda forward and making that happen.

années n'ont pas beaucoup parlé de budgets à cet égard. Le gouvernement vous aide-t-il et fixe-t-il un budget adéquat? Selon ce rapport, vous ne semblez pas avoir ce qu'il faut pour faire votre travail convenablement.

M. Pelletier : Notre Plan de Renouvellement de la Flotte de navires a été approuvé et la construction de plusieurs navires est déjà amorcée. Nous disposons de près de 8 milliards de dollars pour le renouvellement de la flotte. Une partie de ces fonds est utilisée pour les plus petits bâtiments de recherche et de sauvetage et une autre partie pour les bâtiments plus grands vieillissants dont parle le rapport.

Aussi, une partie des fonds sert à prolonger la durée de vie des bâtiments. Même si nous avons suffisamment de fonds pour construire dès maintenant des navires, les chantiers navals ont besoin d'un certain temps pour se procurer le nécessaire. Nous avons obtenu des fonds pour prolonger la durée de vie de nos navires afin qu'ils puissent servir jusqu'à ce que les nouveaux navires soient prêts.

Le sénateur Munson : Avez-vous besoin d'un nouveau brise-glace?

M. Pelletier : Nous allons construire des brise-glace et nous avons des fonds pour moderniser ceux que nous avons déjà. Au sujet de la Garde côtière, une augmentation de l'effectif serait toujours une bonne chose.

Le sénateur Munson : Avez-vous besoin d'un nouveau brise-glace dès maintenant?

M. Pelletier : Pour le moment, nous avons...

Le sénateur Munson : Je pose la question, car certains rapports évoquent votre manque de capacité de déglacement. C'est extrêmement important si, comme vous le dites, vous modernisez ces navires ou prolongez leur durée de vie.

M. Pelletier : Pour le moment, en raison de notre programme de prolongation de la durée de vie des bâtiments, certains de nos navires sont hors service. Un de nos navires est en attente de réparations qui prendront un peu plus de temps. Donc, pour le moment, notre capacité de déglacement est un peu limitée.

Mais, comme le faisait remarquer M. Lick au sujet de la recherche et du sauvetage, le nombre d'unités de recherche et de sauvetage à notre disposition est suffisant pour assurer la prestation de nos programmes comme prévue.

La sénatrice Eaton : Monsieur Pelletier, concernant notre engagement international, vous dites que le Canada est très respecté en raison de son expertise. Compte tenu de notre manque d'équipements, de fonds ou de besoins, qu'est-ce qui fait que nous sommes si respectés? Qu'avons-nous que les autres pays n'ont pas?

M. Pelletier : Lorsque le projet de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage a été lancé, le Canada a joué un rôle de leadership important pour faire avancer ce projet et mener à sa réalisation.

Another thing we've done in Canada was the Joint Rescue Co-ordination Centre. It is basically the first time you have marine and air in the same space. It's very efficient. If you have a marine incident, then air can support the marine incident and vice versa.

In that manner, the way we set up our program is highly regarded and is taken as an example by other countries. Do you want to add to that?

Mr. Lick: In the past, we've also played a role particularly with our Canadian Coast Guard College, which provides search and rescue training. That particular college that Mr. Pelletier and I both went to when we were much younger is world-recognized in the SAR world, as well as in a number of other areas of marine training.

Senator Eaton: Do you have international students who come and take your course?

Mr. Lick: Yes. We may or may not have some today, but we have had some in the past. Also, countries are pursuing us for that type of training.

Senator Eaton: What are some of the other signatories to the convention? The U.S., obviously. What other ones?

Mr. Lick: There are a number of conventions we're talking about, but in many of those conventions, there are upwards of 150 countries across the world that have signed many of them. The search and rescue system works so well because all of these countries have signed on. They adhere, in their own manner, within their own particular country, with —

Senator Eaton: Certain standards?

Mr. Lick: — certain standards, yes, and particularly certain ways of communicating between countries and establishing how different country, particularly countries that are contiguous to each other, support each other, particularly in contiguous waters. All of that is generally laid out in those conventions.

It talks about radio frequencies and which ones are the safety radio frequencies. All of those elements are laid out, and each country works together to respond to incidents under those standards.

Senator Eaton: This will be my last remark. I guess the interesting time will come with all those countries that have signed on to the Arctic convention. That's when you'll see how well you all work together.

Mr. Pelletier: Actually, we had an event in February. A Canadian fishing vessel *Saputi*, I think, that ran into some ice in Davis Strait in February and had a water ingress. They reported that to JRCC Halifax, but they had the situation under control at that time. With time, the ingress of water got worse and they couldn't handle it with their own pump, so we contacted Greenland. There's a base in Nuuk in Greenland. Our closest

Nous avons également créé le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage. Il s'agit essentiellement de la première fois que les éléments maritimes et aériens sont réunis, et c'est très efficace. Par exemple, lors d'un incident maritime, les éléments aériens peuvent prêter main-forte aux éléments maritimes, et vice versa.

À cet égard, notre programme a une excellente réputation et d'autres pays s'en servent comme exemple. Auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. Lick : Par le passé, le Collège de la Garde côtière canadienne, en particulier, a eu un rôle à jouer. Celui-ci offre la formation en recherche et sauvetage. Ce collège, que M. Pelletier et moi avons fréquenté lorsque nous étions beaucoup plus jeunes, est mondialement reconnu dans le milieu de la recherche et du sauvetage, ainsi que dans d'autres domaines de la formation maritime.

La sénatrice Eaton : Le collège accueille-t-il des étudiants étrangers?

M. Lick : Oui. Il n'y en a peut-être pas aujourd'hui, mais il y en a déjà eu. Aussi, des pays nous approchent concernant ce genre de formation.

La sénatrice Eaton : Quels sont quelques-uns des pays signataires de la convention? Bien entendu, il y a les États-Unis, mais qui sont les autres?

M. Lick : Il y a plusieurs conventions, mais pour bon nombre d'entre elles, on compte jusqu'à 150 pays signataires. C'est grâce à la participation de tous ces pays que le réseau de recherche et de sauvetage fonctionne si bien. Ils participent à leur propre façon, sur leur territoire, avec...

La sénatrice Eaton : Selon certaines normes?

M. Lick : ...oui, selon certaines normes, notamment en ce qui concerne la communication et l'entraide entre le pays, plus particulièrement les pays ayant une frontière commune, surtout des eaux limitrophes. Habituellement, les conventions renferment toutes ces informations.

Ces conventions couvrent également les fréquences radio de sécurité. Tous ces éléments sont détaillés et les pays collaborent pour intervenir en fonction de ces normes lors d'incidents.

La sénatrice Eaton : Je vais terminer avec un commentaire. Il sera intéressant de voir comment réagiront les pays signataires de la convention sur l'Arctique le moment venu. Nous pourrions alors constater le niveau de collaboration entre les pays.

M. Pelletier : En fait, il y a eu un incident, en février dernier. Un navire de pêche canadien, le *Saputi*, je crois, est entré en collision avec de la glace dans le détroit de Davis et a commencé à prendre l'eau. L'équipage a communiqué avec le CCCOS Halifax, mais a signalé qu'il avait alors le contrôle de la situation. Toutefois, après un certain temps, le navire prenait de plus en plus d'eau et ses pompes ne suffisaient plus. Nous avons donc

ship was two and a half hours away; their ship was only 100 nautical miles, so they were able to support us. This is the kind of mutual support we get among the countries, so it is working very well.

Senator Poirier: My question is around the agreement that was signed in 2011 and came into force a couple years later. The agreement I'm talking about is the Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic. Article 8 establishes the process for a request to enter a territory for a party for the purpose of a search and rescue operation. In practical terms, how has it translated? Are there any significant delays that could be harmful to the operation, or has there been any resistance by any parties to the agreement?

Mr. Pelletier: Absolutely no resistance. There have been no delays. If I can refer to the SAR case I just talked about, it worked smoothly.

In the Arctic Coast Guard Forum, we are operationalizing that agreement. There's a commitment from all those countries to run a tabletop exercise this fall, in November, and we're going to run a live exercise next year as well.

We're going to operationalize this agreement to make sure that if there are any bugs, we can iron them out. So far around the table at many meetings, everyone is more than willing to collaborate.

Senator Poirier: So you don't anticipate or don't feel you will face any challenges in implementing the agreement? Do you see any possible challenges?

Mr. Pelletier: Right now, the exercise will tell us if there are any challenges, but so far it has been collaboration among the countries. The willingness to move forward and conduct those exercises has been great.

Senator Poirier: Regarding Canada's part to this agreement, what would be the benefit to us?

Mr. Pelletier: Again, the Arctic is huge; it's vast, the Canadian Arctic especially. Any support we can get from other countries is always appreciated. It's not only in case of search and rescue; it's also to learn about best practices. We learn how they handle different situations as well. That conversation is very constructive.

Senator Poirier: What is your evaluation of this agreement or the implementation of the operation of this agreement so far? How has it been?

Mr. Pelletier: Again, so far we are in the very early stages, but it is very positive.

Senator Poirier: And with all the other countries it's going well?

Mr. Pelletier: Yes.

communiqué avec les autorités au Groenland. Il y a une base à Nuuk, au Groenland. Notre navire le plus près se trouvait à deux heures et demie de là; un des navires du Groenland, lui, n'était qu'à 100 milles nautiques, et il a pu nous aider. C'est le genre de soutien mutuel qui existe entre les pays et cela fonctionne très bien.

La sénatrice Poirier : Ma question concerne l'Accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes dans l'Arctique conclu en 2011 et entré en vigueur quelques années plus tard. L'article 8 de l'accord concerne le processus pour demander la permission de pénétrer sur le territoire d'une partie pour y mener des opérations de recherche et de sauvetage. Comment cela se traduit-il dans la réalité? Y a-t-il des délais importants qui pourraient nuire aux opérations ou y a-t-il eu une certaine résistance de la part de parties signataires de l'accord?

M. Pelletier : Absolument aucune résistance ni aucun délai. Je reviens à l'exemple que je viens de vous donner où tout a bien fonctionné.

Nous allons opérationnaliser cet accord dans le cadre du Forum des gardes côtières de l'Arctique. Tous les pays signataires se sont engagés à participer à un exercice théorique, en novembre, et il y aura également un exercice réel l'an prochain.

Nous allons opérationnaliser cet accord afin d'éliminer tout problème, s'il y a lieu. Jusqu'à maintenant, tous les signataires ont souligné lors de nombreuses réunions leur désir de collaborer.

La sénatrice Poirier : Donc, vous n'envisagez aucun problème quant à la mise en œuvre de cet accord? Y aura-t-il des problèmes, selon vous?

M. Pelletier : L'exercice nous permettra de voir s'il y a des problèmes à résoudre, mais, jusqu'à maintenant, les pays collaborent. Ils sont très désireux d'aller de l'avant et de mener ces exercices.

La sénatrice Poirier : Que pourrait retirer le Canada de cet accord?

M. Pelletier : Je le répète, l'Arctique est un vaste territoire, surtout l'Arctique canadien. Toute aide d'autres pays est toujours la bienvenue, et non seulement en ce qui a trait aux opérations de recherche et de sauvetage, mais aussi pour le partage de pratiques exemplaires. Nous apprenons aussi comment aborder différentes situations. Le dialogue est très constructif.

La sénatrice Poirier : Comment évaluez-vous l'accord ou sa mise en œuvre jusqu'à maintenant? Comment vont les choses?

M. Pelletier : Encore une fois, nous n'en sommes encore qu'aux premières étapes, mais c'est très positif.

La sénatrice Poirier : Et les choses se passent bien avec tous les autres pays?

M. Pelletier : Oui.

Senator Enverga: Thank you for your presentations. With all these international conventions, what role does a private company or private individual have? Are they part of the convention or are they a separate group?

Mr. Pelletier: As Mr. Lick said, the convention gets built into our own regulations and other countries' regulations as well. Private companies operate under those regulations and therefore those conventions. The role they have is to meet the regulations, but it's more the responsibility they have when it comes to search and rescue.

When it comes to search and rescue anywhere around the world, if you know somebody is in distress or in need of help, you have to assist. You have to report it. If the person is unable to report it, you have to report it on their behalf and you have to provide support. Anybody can be tasked from the Joint Rescue Coordination Centre to assist somebody who is in trouble. It's more around responsibility than obligations.

Senator Enverga: With these private companies, how critical are they to the needs? Don't you have sufficient governmental agencies, the Coast Guard is sufficient enough to help, or are they still very critical to the needs of search and rescue?

Mr. Pelletier: They are. Anybody is very critical to the operation if there's a SAR case. Again, everyone is blessed when it's not happening to you, so you want to go and help. That's natural. That's in our behaviour.

Senator Enverga: There was a private company here months ago, and they mentioned that they want government help so they can have more equipment or can provide more personnel to be able to support this SAR. How important is that to you? Would you suggest that we have that kind of help going to those private companies?

Mr. Pelletier: I assume you're talking about the Coast Guard Auxiliary who came as a witness here?

Senator Enverga: I would say so, yes.

Mr. Pelletier: The Coast Guard Auxiliary is set up as companies for a non-profit organization. We have a grant and contribution program where we help them raise funds to deliver services and support us. Across Canada there are about 4,000 Coast Guard Auxiliary members. There are about 11,000 units, vessels, to support us. We use them in about 25 per cent of the search and rescue cases we have. So they are a great partner and we use them a lot.

We do train with them as well. We're training internally and with other countries; but as I mentioned, last week in St. Andrews, New Brunswick, both the Canadian and U.S.

Le sénateur Enverga : Merci pour votre exposé. Quel rôle une société privée ou un particulier peut-il jouer compte tenu de toutes ces conventions internationales? Sont-ils concernés par cette convention ou forment-ils un groupe distinct?

M. Pelletier : Comme l'a souligné M. Lick, tout comme d'autres pays, nous intégrons la convention à nos règlements. Les sociétés privées sont régies par ces règlements et, par conséquent, par ces conventions. Elles doivent respecter les règlements, mais, pour elles, c'est davantage une question de responsabilité lorsqu'il est question d'opérations de recherche et de sauvetage.

Partout dans le monde, si vous savez qu'une personne est en détresse ou qu'elle a besoin d'aide, vous êtes tenus de lui porter secours et de le signaler. Si la personne en question n'est pas en mesure de signaler qu'elle a besoin d'aide, vous devez le faire pour elle et l'aider. Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage peut demander à n'importe qui d'aider une personne en détresse. C'est davantage une question de responsabilité qu'une question d'obligations.

Le sénateur Enverga : Dans quelle mesure les sociétés privées sont-elles essentielles pour répondre aux besoins? N'avez-vous pas suffisamment d'organismes gouvernementaux pour vous aider? La Garde côtière ne suffit pas à la tâche? Ces sociétés sont-elles encore essentielles au déroulement des opérations de recherche et de sauvetage?

M. Pelletier : Elles le sont. Tous les intervenants jouent un rôle essentiel dans les opérations de recherche et de sauvetage. Encore une fois, si vous êtes chanceux de ne pas être celui en détresse, vous voulez aider. C'est une réaction naturelle. Cela fait partie de notre comportement.

Le sénateur Enverga : Une société privée est venue témoigner il y a quelques mois et elle nous a dit qu'elle souhaitait obtenir de l'aide du gouvernement pour acheter plus d'équipement et embaucher plus de gens afin de pouvoir soutenir les opérations de recherche et de sauvetage. Dans quelle mesure est-ce important pour vous? Souhaitez-vous que ces sociétés privées puissent recevoir ce genre d'aide?

M. Pelletier : J'imagine que vous faites référence à la Garde côtière auxiliaire qui est venue témoigner?

Le sénateur Enverga : Je crois, oui.

M. Pelletier : La Garde côtière auxiliaire est essentiellement une organisation sans but lucratif. Nous avons un programme de subventions et de contributions pour l'aider à recueillir des fonds afin qu'elle puisse assurer la prestation de services et nous épauler. La Garde côtière auxiliaire compte environ 4 000 membres au pays, et environ 11 000 bâtiments. Nous faisons appel à eux dans environ 25 p. 100 de nos opérations de recherche et de sauvetage. Ce sont d'excellents partenaires et nous faisons beaucoup appel à eux.

Aussi, nous les formons, ici et en collaboration avec d'autres pays. Comme je l'ai souligné plus tôt, la semaine dernière, à St Andrews, au Nouveau-Brunswick, la Garde côtière canadienne

Coast Guard trained and conducted an exercise that also involved the Coast Guard Auxiliary. Any opportunity we have to train with them or to exercise, we take it.

Senator Raine: This has been a very interesting study for us. I'm from the West Coast, of course, and there's a big difference. We're a long way from the Atlantic to the Pacific.

Are the operational procedures the same on both coasts? I know it might be a little bit different in the North because of the extreme remoteness and that, but basically the coasts that are populated, are they more or less the same procedures? Is everything similar?

Mr. Pelletier: Yes. Again, it flows from conventions, regulations, standards and procedures. The equipment you're using might be a bit different, but the procedure to respond will be exactly the same. By "different," I mean if you're in a cold water environment, you will have more equipment for hypothermia and dealing with ice; but the standard, the training, it's all the same.

We have what we call the rigid hull inflatable operator training. That was developed as a result of an accident that happened, and after an assessment we decided we needed more rigorous training on extreme weather conditions to operate our small craft. So we built that training, and it's actually training that other countries come to Canada to take as well. So, yes, we have some rigid standards for training and operating.

Senator Raine: Okay. Where is the Coast Guard College located?

Mr. Pelletier: That is in Sydney, Nova Scotia.

Senator Raine: Is there one on the West Coast as well?

Mr. Pelletier: No, negative. There's only one Coast Guard College. It provides the curriculum for our training. On the West Coast, we have what we call the RIOT school, the Rigid Inflatable Operator Training, out of Bamfield, but we do have the same thing on the East Coast as well. It's just for convenience; it's easier to get to on each coast. The standard they are using to train on each coast is exactly the same.

Senator Raine: When the Coast Guard recruits, are they recruiting on the West Coast as well, West Coast mariners, West Coast families who have grown up around the water? They would be recruited and then have to go to Nova Scotia for their training?

Mr. Pelletier: The Coast Guard College offers a wide range of training. The main focus of the Coast Guard College when it was created in 1965 is the officer cadet training program. This is where your train your navigation officers and your marine engineers.

et la garde côtière américaine ont formé des membres de la Garde côtière auxiliaire et les ont invités à participer à un exercice. Nous profitons de toutes les occasions qui se présentent pour former ces gens ou les faire participer à des exercices.

La sénatrice Raine : Jusqu'à maintenant, cette étude s'avère très intéressante pour nous. Je viens de la côte Ouest, bien entendu, et il y a une grande différence. Les océans Atlantique et Pacifique sont loin l'une de l'autre au Canada.

Les procédures opérationnelles sont-elles les mêmes sur les deux côtes? Elles sont peut-être légèrement différentes dans le Nord, puisqu'il s'agit d'une région extrêmement éloignée, mais sur les côtes peuplées, les procédures sont-elles essentiellement les mêmes? Est-ce que tout est semblable?

M. Pelletier : Oui. Encore une fois, tout découle des conventions, règlements, normes et procédures. L'équipement est peut-être légèrement différent, mais les procédures d'intervention sont les mêmes. Quand je dis « différent », je veux dire, par exemple, dans une région où l'eau est très froide, les intervenants transporteront davantage d'équipement pour traiter l'hypothermie et affronter la glace, mais les normes, la formation, tout est pareil.

Nous offrons une formation pour opérateur d'embarcation à coque pneumatique rigide. Cette formation a été créée à la suite d'un incident où nous avons conclu qu'il fallait offrir une formation plus rigoureuse sur l'utilisation de nos petites embarcations dans des conditions climatiques extrêmes. D'ailleurs, d'autres pays envoient leurs personnels au Canada pour suivre cette formation. Donc, oui, nous avons des normes rigoureuses en matière de formation et de fonctionnement.

La sénatrice Raine : D'accord. Où est situé le Collège de la Garde côtière canadienne?

M. Pelletier : À Sydney, en Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Raine : Y a-t-il un tel collège sur la côte Ouest?

M. Pelletier : Non. Il n'y a qu'un seul Collège de la Garde côtière et celui-ci offre tous les cours nécessaires à notre formation. Sur la côte Ouest, il y a l'école RHIOT, à Bamfield, qui offre le cours de conducteur d'embarcation pneumatique à coque rigide, mais nous avons l'équivalent sur la côte Est. C'est simplement pour des raisons de commodité; il est plus facile d'avoir un tel établissement sur les deux côtes. Mais, les deux respectent la même norme en matière de formation.

La sénatrice Raine : Lorsqu'elle fait du recrutement, la Garde côtière recrute-t-elle sur la côte Ouest, chez les navigateurs et les familles qui ont grandi près de bassins d'eau? Les intéressés iraient en Nouvelle-Écosse pour suivre leur formation?

M. Pelletier : La Garde côtière offre une vaste gamme de formations. Le Collège de la Garde côtière a été créé en 1965. À cette époque, son principal mandat était d'offrir le Programme d'instruction pour les aspirants officiers. C'est à cet endroit que

The college has since evolved and offers other training, such as search and rescue and environmental response training, marine communication traffic services training, et cetera.

But the recruitment for the fleet for the officers, there would be a national recruitment campaign every winter, and the applicants would have to go and spend four years at the college, yes.

For our crew members, that is different. They apply at the local office, and because they don't require the same level of training, then we can hire them and train them on the ship.

Senator Raine: What percentage of officers who have graduated over the last, say, 20 years have come from the Pacific coast?

Mr. Pelletier: I don't have that statistic.

Mr. Lick: I think that's something we would come back to you with. Certainly I wouldn't know the statistic off the top of my head. Mr. Pelletier and I in our own class in 1989 when we graduated had a number of officer cadet colleagues who were from the West Coast. I'm trying to remember how many we had at that point. It's a bit far back in our memory. I might have said maybe 10, 15 or 20 per cent came from the West Coast at that time.

Senator Raine: Are you getting recruits also from ex-navy people?

Mr. Lick: There are a number of avenues to enter the Coast Guard fleet as a crew member or officer. Most of the officers do come from training at the Canadian Coast Guard College. That's where most of the officers come from. Some officers do come from private industry, from commercial industry. We still get some members with proper certification so they can join the Canadian Coast Guard fleet. We do get ship's crew members who gain their tickets. We provide some training and opportunities for them to gain their tickets on their own. They may come from the ship's crew ranks into the officer corps.

But ultimately the training in Sydney is mainly provided for officers. There are other courses that may be provided more remotely, even for the officers. Essentially, it comes from a variety of different sources, I would say.

Senator Raine: When I think of search and rescue, I think of people just sitting there waiting for an accident so they can go and rescue them, but of course that's not how it works. I know from looking at fire departments and all kinds of other people involved in search and rescue, they spend a lot of their time maintaining their equipment and vessels. Are there special courses given for those kinds of jobs at the Canadian Coast Guard College, or is

les officiers de navigation et les ingénieurs navals reçoivent leur formation. Le collège a depuis évolué et offre maintenant d'autres formations, comme une formation sur la recherche et le sauvetage et l'intervention environnementale, et une formation sur les services de communications et du trafic maritime.

Mais, chaque hiver, il y a une campagne nationale de recrutement d'officiers pour notre flotte et, effectivement, les candidats doivent suivre leur formation de quatre ans au Collège de la Garde côtière canadienne.

C'est différent pour nos membres d'équipage. Ils doivent présenter une demande à leur bureau local. Puisqu'ils n'ont pas besoin du même niveau de formation, nous pouvons les embaucher et les former sur les navires.

La sénatrice Raine : Au cours des 20 dernières années, disons, en termes de pourcentage, combien d'officiers ayant terminé avec succès leur formation venaient de la côte Ouest?

M. Pelletier : Je n'ai pas ces données

M. Lick : Nous devons vous faire parvenir ces données, car je ne les ai pas en mémoire. Lorsque M. Pelletier et moi avons terminé notre formation, en 1989, plusieurs des autres aspirants officiers de notre classe venaient de la côte Ouest. J'essaie de me souvenir combien ils étaient, mais c'était il y a longtemps. Je dirais que 10, 15 ou 20 p. 100 d'entre eux venaient de la côte Ouest.

La sénatrice Raine : Recrutez-vous également d'anciens membres de la marine?

M. Lick : On peut entrer dans la Garde côtière comme membre d'équipage ou officier par différents moyens. La plupart des officiers ont suivi une formation au Collège de la Garde côtière canadienne. C'est le cas de la plupart d'entre eux. Certains officiers proviennent du secteur privé, de l'industrie commerciale. Nous avons encore des membres qui obtiennent les certificats qu'il faut pour se joindre à la flotte de la Garde côtière canadienne. Des membres de l'équipage de navires obtiennent leur billet. Nous leur fournissons de la formation et des possibilités d'obtenir leur billet par eux-mêmes. Certains sont des membres de l'équipage qui deviennent membres du corps des officiers.

Or, au bout du compte, la formation offerte à Sydney est destinée surtout aux officiers. D'autres formations sont offertes ailleurs, même celles destinées aux officiers. Pour l'essentiel, je dirais qu'il y a différentes sources.

La sénatrice Raine : Quand je pense à la recherche et au sauvetage, j'imagine des gens qui ne font qu'attendre qu'un accident se produise pour aller sauver des gens, mais bien sûr, ce n'est pas comme cela que les choses fonctionnent. En regardant la façon de procéder des services d'incendie et d'autres services qui participent à des activités de recherche et sauvetage, je sais que les gens consacrent une bonne partie de leur temps à l'entretien de

that something they learn on the job?

Mr. Lick: Maybe I can give an example both Mario and I have experienced when working on search and rescue lifeboats. A search and rescue lifeboat is crewed by four members: a commanding officer, an engineer and two crew members. That is the crew right now for a search and rescue lifeboat.

Senator Eaton: How big is the boat?

Mr. Lick: We have a number of different types. Essentially we have two types at this point, as well as a new type being built. The smaller version of it is 47 foot long. The next size up is 52 foot long. The size after that is close to 19 metres, which I have to make the conversion in my head and that wouldn't be a good thing, but it is 19 metres long.

With those particular vessels, it would all be essentially the same number of crew. During their time, when they're waiting for a SAR call — this goes back to our readiness — what are they doing? They're maintaining the vessel but maintaining the vessel such that it can still leave within its 30 minutes. They're not doing major overhauls of engines or anything like that.

More importantly, they're doing training. That could be training on their own to maintain their level of knowledge either as a rescue specialist, such as first aid training or rescue training. That could be at the station itself; it could be online at a computer. It could be a particular course put on at the station itself to update or refresh first aid.

The other part of it is the exercises where they will go out to sea. They will do exercises in recovery of people. They will do exercises in terms of how they search a particular area, what we call search patterns. They will do night exercises as well as daytime exercises. That's all to maintain the level of readiness to respond. Like a fireman, without that type of training or exercising, your skills go stale, and that's what we do not want to happen.

Senator Poirier: Following that line of questioning, you talked about a 30-minute window to respond. In most of the area, whether it is on the West Coast, the North, the East Coast, are your response times pretty well equal or are some places more of a challenge?

Mr. Lick: When we talk about our "response time," our standard is a reaction time. So as soon as we get the call at the station, the reaction time is that ship vessel, small craft, whatever it is, has to be ready and away from the wharf within 30 minutes. That's the standard of our reaction time and we're well within that 99.9 per cent of the time. That standard is the same across

leur équipement et de leurs navires. Le Collège de la Garde côtière canadienne offre-t-il une formation spéciale sur ce type de tâches, ou apprend-on ce genre de choses en cours d'emploi?

M. Lick : Je peux vous donner un exemple qui correspond à l'expérience que Mario et moi avons vécue dans des embarcations de recherche et sauvetage. Une embarcation de recherche et sauvetage compte quatre personnes : un commandant, un ingénieur et deux membres de l'équipage. C'est la composition actuelle d'une embarcation de recherche et sauvetage.

La sénatrice Eaton : Quelle est la taille du bateau?

M. Lick : Nous avons des bateaux de différents types. En gros, il y en a deux à ce moment-ci, et on est en train d'en construire un nouveau. Les plus petits bateaux mesurent 47 pieds de longueur. Il y a ensuite ceux qui mesurent 52 pieds de longueur. D'autres mesurent près de 19 mètres; il faudrait que j'en fasse la conversion dans ma tête, ce qui ne serait pas une bonne chose, mais ils mesurent 19 mètres.

Ces navires comptent essentiellement le même nombre de personnes. Pendant qu'elles attendent un appel de recherche et sauvetage — cela nous ramène à notre état de préparation —, que font-elles? Elles s'occupent de l'entretien du navire, mais de sorte qu'elles puissent partir dans les 30 minutes. Il ne s'agit pas de faire des travaux importants sur les moteurs, par exemple.

Surtout, ces gens suivent de la formation. Il peut s'agir d'autoformation, dont l'objectif est de maintenir leur niveau de connaissances en tant que spécialistes en sauvetage, comme la formation en secourisme ou la formation en sauvetage. Elle peut avoir lieu à la station ou être suivie en ligne. Il peut s'agir d'une formation en secourisme offerte à la station visant à se mettre à jour.

D'autre part, il y a les exercices effectués au large des côtes. Il s'agit d'exercices sur le sauvetage des personnes, sur la façon de faire des recherches dans un endroit en particulier, ce que nous appelons des circuits de recherche. Il y a des exercices de nuit et de jour. L'objectif est toujours de se maintenir au plus haut niveau de préparation. Comme dans le cas des pompiers, si ces gens ne faisaient pas ce type de formation ou d'exercices, leurs habiletés deviendraient dépassées, et c'est ce que nous voulons éviter.

La sénatrice Poirier : Je veux vous poser des questions sur le même sujet. Vous avez parlé d'une période maximale de 30 minutes. Dans la plupart des régions, qu'il s'agisse de la côte Ouest, de la côte Nord ou de la côte Est, votre temps d'intervention est-il à peu près le même partout, ou certains endroits comportent-ils plus de difficultés?

M. Lick : Lorsque nous parlons de notre « temps d'intervention », notre norme correspond à un temps de réaction. Dès que nous recevons un appel à la station, le temps de réaction correspond au fait que le navire, le petit bateau, peu importe, doit être prêt et loin du quai en 30 minutes. C'est notre norme sur le temps de réaction, que nous respectons 99,9 p. 100

the country for all the vessels that are primary search and rescue or dedicated to search and rescue.

All of our other vessels, including the suite of search and rescue lifeboats across the country, other vessels that are tasked to be dedicated SAR vessels at a particular point in time, and that could be the larger vessels, will fulfill the offshore role at certain points in time to cover certain areas considered higher risk.

Ultimately, all of our other 115 vessels not dedicated to SAR have to be ready to go, assuming they're operational and not in a maintenance period, within one hour. That's our standard we maintain between primary SAR vessels and what we would term secondary SAR vessels, which is every other vessel within the Coast Guard fleet that's operational.

Senator Poirier: When you do your recruitment to have more people trained to be a Coast Guard, do you participate by going, like they do every year, into local high schools and stuff like that to create interest in our next generation population?

Mr. Lick: Absolutely. Given that we have such a large country and a relatively small Coast Guard, we're obviously not hitting every particular high school in the country. We tend to target ones where maybe we have had a number of successful candidates from in the past. They've shown a lot of interest. They've invite us in as well.

Probably our biggest recruiting challenge is getting to all the places that we want to recruit from. That's probably our biggest challenge. We would like to be face to face, and we try to do that as much as possible. In a lot of cases, particularly when starting the interview process with different candidates, we're doing it by video conference, in some cases maybe by teleconference depending on the communications set up. Ultimately we would like to be in every high school.

In fact, I had the opportunity a number of weeks ago to be the reviewing officer at HMCS *Quadra* up near Comox, and that's actually where we need to start, with the navy league, with the sea cadet corps, the people, the children, the parents in some cases who have already shown interest in the marine world. It is a startup organization of the navy, but the statement I left them with was, in many cases it doesn't really matter what organization you join. Join the marine world, though. It's a very exciting world.

So if we can get children that young interested in the marine world, we would have a much bigger pool to pull from for the Coast Guard. That's where we need to start.

du temps. C'est la norme qui s'applique partout au pays pour tous les navires qui sont des ressources primaires de recherche et sauvetage ou qui servent aux activités de recherche et sauvetage.

Tous nos autres navires, dont tous les bateaux de recherche et sauvetage au pays, d'autres navires qui servent aux activités de recherche et sauvetage à un moment bien précis — et il pourrait s'agir des plus gros navires —, auront un rôle à jouer au large des côtes à un moment donné pour couvrir certains secteurs présentant un risque élevé.

Essentiellement, les 115 navires qui ne servent pas exclusivement aux activités de recherche et sauvetage doivent être prêts à partir en moins d'une heure, pour autant qu'ils sont opérationnels et qu'on n'est pas en train d'en faire l'entretien. C'est la norme que nous appliquons concernant les navires de recherche et sauvetage primaires et ce que nous appelons les navires de recherche et sauvetage secondaires, c'est-à-dire tout autre navire opérationnel de la flotte de la Garde côtière.

La sénatrice Poirier : Dans le cadre de vos activités de recrutement visant à former des gens qui feront partie de la Garde côtière, allez-vous, comme on le fait chaque année, dans des écoles secondaires, par exemple, pour susciter l'intérêt des gens de la prochaine génération?

M. Lick : Absolument. Évidemment, parce que notre pays est grand et que la Garde côtière est relativement petite, nous ne nous rendons pas dans toutes les écoles secondaires du pays. Nous ciblons habituellement celles dans lesquelles nous avons déjà trouvé un certain nombre de bons candidats. Elles démontrent beaucoup d'intérêt et nous invitent également.

Ce qui est le plus difficile pour nous sur le plan du recrutement, c'est de nous rendre à tous les endroits où nous voulons faire du recrutement. C'est probablement notre plus grand défi. Nous aimerions rencontrer les gens en personne, et nous essayons de le faire le plus possible. Dans bien des cas, surtout lorsque nous commençons le processus des entrevues, nous utilisons la vidéoconférence, et dans d'autres cas, la téléconférence selon les moyens de communication. En définitive, nous aimerions être présents dans toutes les écoles secondaires.

En fait, il y a un certain nombre de semaines, j'ai eu l'occasion d'agir à titre de réviseur au NCSM *Quadra*, près de Comox, et c'est en fait là qu'il nous faut commencer : la ligue navale, le corps de cadets de la marine, les gens, les enfants et les parents qui, dans certains cas, se sont montrés intéressés par le monde maritime. Il s'agit d'une organisation de démarrage, mais je leur ai dit que dans bien des cas, l'organisation à laquelle on se joint n'importe pas vraiment. Par contre, engagez-vous dans le monde maritime. C'est un monde très stimulant.

Si nous pouvions intéresser les jeunes à ce monde, nous aurions un plus grand bassin de candidats pour la Garde côtière. C'est là que nous devons commencer.

Senator Wallace: Gentlemen, I have a question about the SAR arrangements that we have, and I guess Canada has SAR arrangements with a number of countries in order to satisfy our international convention obligations.

When we are a party to one of those arrangements, does that give us the right to demand or require resources of whoever we have that arrangement with, to provide them to us, provide them to Coast Guard if required? I'm just thinking in terms of the resource capability. There may be certain equipment or personnel requirements that perhaps you wish we had more of in Canada. Could we look to those international partners and look to their resources as being available to us when and if we require them?

Mr. Pelletier: Those agreements allow us to entertain good partnership and communication with them. For example, Greg mentioned the new search and rescue vessel we're building. We borrowed the design from the U.K. and brought it over, and that's because of the good relationship we've built over the years. The 47-footer we use, that was a design done by the Americans that we used to develop our ship.

To get equipment, per se, to ask for support for an ongoing search and rescue, that happens all the time in contiguous waters. Thinking about the Malaysia Airlines flight that disappeared, and many countries were involved in that search. Depending on the waters, where you are, yes, you ask for support. As far as equipment and expertise, that's through various forums that we meet with partners and share the expertise and equipment and new ideas that we can then use.

Senator Wallace: So there's cooperation among the countries we have agreements or arrangements with, but beyond cooperation, what I'm wondering is, when we sign a SAR arrangement with another country, are we making a commitment? For example, the United States, there may be an incident close to U.S. waters and they want Canada to provide, you, the Canadian Coast Guard, to provide our resources. Under those arrangements, are we required to provide them? Can they demand they be provided, or is it still our choice to provide them or not, and of course the flip side of that. I'm just trying to get a sense of does that give us an opportunity to have the resource capability in Canada.

Mr. Pelletier: That happens all the time on the lakes. That would be a good example to use, where you have the Canadian and the U.S. Coast Guard.

As I mentioned, a rescue coordinator can task any assets in the area. It doesn't matter which flag they're flying. If it's close enough and they feel it will contribute to the success of the SAR mission, the coordinator can task them.

Senator Wallace: Right. One other question, if I could. The Hamburg Convention speaks of rescuing people in distress from the sea. If a vessel's crew has been removed and it's simply the

Le sénateur Wallace : Messieurs, j'ai une question sur nos ententes de recherche et sauvetage, et j'imagine que le Canada a conclu des ententes avec un certain nombre de pays pour respecter ses obligations découlant des conventions internationales.

Lorsque nous sommes parties à l'une de ces ententes, cela nous donne-t-il le droit de demander à l'autre partie de nous fournir des ressources, d'en fournir à la Garde côtière si nécessaire? Je pense ici aux capacités en matière de ressources. Dans certains cas, vous trouvez peut-être que le Canada aurait besoin de ressources supplémentaires en équipement ou en personnel. Pouvons-nous considérer que les ressources de ces partenaires internationaux doivent être mises à notre disposition si nous en avons besoin?

M. Pelletier : Ces ententes nous permettent de bien collaborer et communiquer avec eux. Par exemple, Greg a parlé du nouveau navire de recherche et sauvetage. Nous avons emprunté le modèle du Royaume-Uni, et ce, grâce aux bonnes relations que nous avons établies avec ce pays au fil des années. Pour le navire de 47 pieds, nous avons utilisé un modèle conçu par les Américains.

Dans les eaux limitrophes, il arrive continuellement qu'on demande de l'aide dans le cadre d'une opération de recherche et sauvetage. Je pense à la disparition de l'avion de l'entreprise Malaysia Airlines. Bon nombre de pays ont participé aux recherches. Oui, on demande de l'aide en fonction des eaux, de la position. En ce qui concerne l'équipement et l'expertise, nous utilisons divers cadres dans lesquels nous rencontrons nos partenaires et mettons en commun le savoir-faire et l'équipement et de nouvelles idées que nous pouvons utiliser par la suite.

Le sénateur Wallace : Donc nous collaborons avec les pays avec lesquels nous avons conclu des accords ou des ententes. Or, au-delà de la collaboration, lorsque nous signons une entente de recherche et sauvetage avec un autre pays, prenons-nous un engagement? Par exemple, si un incident se produit près des eaux américaines et que les États-Unis veulent que le Canada, la Garde côtière canadienne, fournisse ses ressources, ces ententes nous obligent-elles à les leur fournir? Les États-Unis peuvent-ils l'exiger, ou nous avons toujours le choix? J'essaie seulement de savoir si cela donne une occasion au Canada de disposer des ressources nécessaires.

M. Pelletier : Cela se produit constamment sur les lacs. C'est là un bon exemple de situation où il y a les gardes côtières canadiennes et américaines.

Comme je l'ai mentionné, un coordonnateur de sauvetage peut utiliser n'importe quelles ressources dans le secteur, peu importe à quel pays elles appartiennent. Si elles sont suffisamment proches et qu'on croit qu'elles seront utiles dans le cadre de la mission de recherche et sauvetage, le coordonnateur peut les utiliser.

Le sénateur Wallace : D'accord. J'ai une autre question, si vous me le permettez. La Convention de Hambourg traite des personnes en détresse en mer. Si l'équipage d'un navire n'est pas

vessel in distress, is there any requirement? Does the Coast Guard have a responsibility to respond to that vessel? I won't use the word "salvage." That's another issue, I know.

Mr. Pelletier: That's a special term.

Senator Wallace: Yes, exactly. However, do your obligations as Coast Guard extend only to people or do they also apply to vessels? I realize people are on vessels. They're one and the same.

Mr. Pelletier: I'd rather talk about priority. Our priority is to save lives, so that's the first thing we go after.

If a vessel is in distress and everybody has evacuated the vessel, we can save the vessel. The vessel becomes a threat of pollution. It's an environmental response, so that's another Coast Guard program to make sure we mitigate any risk of pollution, so we will jump in at that point.

Depending on the size of the vessel, those vessels have an obligation to have an agreement with a response organization, if we can call it that. We expect the response organization to step in. If they don't, we have special authority under the Canada Shipping Act to direct an operator to take certain steps. If it's still not to our satisfaction, then we can step in.

Senator Wallace: Responding in terms of environmental response capability, it was my understanding that the Coast Guard has the environmental response capability and responsibility in the Canadian Arctic, but an environmental spill in any other Canadian waters is not a Coast Guard direct responsibility. Is that right?

Mr. Pelletier: We're still responsible for ensuring that the response to the pollution is appropriate. If we're not happy with the level of the response, then we can direct the operator or the response organization to take specific steps. We can go into a lot of details. If they're still not responding properly, this is where we step in.

Senator Wallace: That's a little outside of search and rescue.

Mr. Pelletier: That is correct.

Mr. Lick: I will add one thing. During a search and rescue incident, it's typical to get a question around towing. During a search and rescue incident, the on-scene commander in many cases will be a Coast Guard commanding officer on board one of our vessels. They have to make a call based on their expertise and experience about whether it's safer to take the people off the vessel, particularly because normally search and rescue doesn't occur during calm waters, so if you're taking the persons in distress off the vessel, that may be a more dangerous operation than leaving them on the vessel, making sure that they're safe,

à bord et qu'il n'y a que le navire, y a-t-il des obligations? La Garde côtière a-t-elle la responsabilité d'intervenir? Je ne parlerai pas ici de sauvetage. Je sais que c'est une autre question.

M. Pelletier : Oui.

Le sénateur Wallace : Oui. Toutefois, est-ce que les obligations qu'a la Garde côtière ne s'appliquent qu'aux personnes ou s'appliquent-elles également aux navires? Je sais que des gens se trouvent sur les navires. Il s'agit d'une seule et même chose.

M. Pelletier : Je parlerais plutôt de priorité. Notre priorité, c'est de sauver des vies, de sorte que c'est ce que nous visons.

Si un navire se trouve en situation de détresse et que tous les occupants ont été évacués, nous pouvons le sauver. Il devient une menace de pollution. Il s'agit d'une intervention environnementale et donc d'un autre programme de la Garde côtière qui vise à nous assurer que nous atténuons les risques de pollution, de sorte que nous intervenons.

En fonction de leur taille, ces navires ont l'obligation d'avoir une entente avec un organisme d'intervention, si nous pouvons l'appeler ainsi. Nous nous attendons à ce que l'organisme d'intervention agisse. S'il ne le fait pas, la Loi sur la marine marchande du Canada nous autorise à ordonner à une personne responsable de prendre certaines mesures. Si nous ne sommes toujours pas satisfaits, nous pouvons alors intervenir.

Le sénateur Wallace : Il s'agit d'une intervention environnementale, et j'avais cru comprendre que la Garde côtière a une capacité et une responsabilité à cet égard dans l'Arctique canadien, mais que si un déversement se produit dans n'importe quelles autres eaux canadiennes, il ne s'agit pas d'une responsabilité directe de la Garde côtière. Est-ce exact?

M. Pelletier : Nous avons toujours la responsabilité de nous assurer que l'intervention relative à l'incident de pollution convient. Si le niveau d'intervention ne nous satisfait pas, nous pouvons charger le responsable ou l'organisme d'intervention de prendre des mesures précises. Nous pouvons examiner de près beaucoup de choses. Si l'intervention ne convient toujours pas, alors c'est à ce moment-là que nous intervenons.

Le sénateur Wallace : Cela sort un peu de la recherche et du sauvetage.

M. Pelletier : C'est exact.

M. Lick : Je vais ajouter quelque chose. Concernant les interventions de recherche et sauvetage, il est courant de recevoir une question sur le remorquage. Le commandant de la Garde côtière qui est à bord de l'un de nos navires. Il doit déterminer, en s'appuyant sur son expertise et son expérience, s'il est plus sécuritaire d'évacuer le navire, en particulier parce que les activités de recherche et sauvetage n'ont normalement pas lieu en eaux calmes, de sorte qu'évacuer du navire les personnes en détresse peut s'avérer plus dangereux que de les laisser à bord, de

making sure that they have life-jackets, PFDs and everything like that and assisting them through a tow to get them to a safe environment where we can make sure they're all safe.

As Mr. Pelletier said, our primary concern is the people themselves, not the vessel. But it may be in certain circumstances that it makes sense to actually save both immediately because it's safer that way.

Senator Wallace: So when there is a need to evacuate people from a vessel in distress, is it a Coast Guard commander who would be there, or is it something that requires a callback to head office and it goes through bureaucracy? Is the person with the authority there at the scene?

Mr. Lick: Under the standards in which we operate a SARS, there is a designated person or, in this case, a vessel with a person on board, usually a commanding officer, who is designated as the on-scene commander. Either as they arrive they take control or the joint rescue coordination designates them as the on-scene commander.

They make the vast majority of decisions about what they can and can't do during that particular incident, because realistically they are the eyes on the water right at that point in time. They will also be in contact possibly with other vessels in the area. So they, as on-scene commander, have the ability to direct what they do, particularly in the rescue of individuals. But it is that on-scene commander role which is designated by a number of different ways.

Mr. Pelletier: The safety of the people on a ship is always the responsibility of the commanding officer as well. That is in the Canada Shipping Act. The decision to evacuate or abandon the vessel rests with the commanding officer of the vessel. It may be suggested that perhaps it's a good time to evacuate, but the ultimate decision always rests with the commanding officer of the vessel.

Senator Sinclair: The name of the division is search and rescue, so I assume if there is no rescue component you don't necessarily get involved in the search. You weren't involved in the search for the Franklin expedition, for example.

Mr. Pelletier: Actually, we were.

Senator Sinclair: I saw that in the newspapers, so I was going to ask. What was the resource allocation or time that was involved in your being involved in that?

Mr. Pelletier: We have a fleet operational plan that we do. We're planning for operation for a year ahead of time, and we have various clients that require our services as well. In this case, Parks Canada was the lead on the search expedition, and they used some of our ship time to do that.

Mr. Lick: In that particular case, the *Sir Wilfrid Laurier*, the vessel from the West Coast which does primarily the western Arctic, some of the aids to navigation and some of the icebreaking

s'assurer qu'elles sont en sécurité, qu'elles portent un gilet de sauvetage, par exemple, et de les aider, par un remorquage, à se rendre dans un environnement sécuritaire où nous pouvons nous assurer qu'elles sont toutes en sécurité.

Comme l'a dit M. Pelletier, notre priorité, ce sont les gens, et non le navire. Or, dans certaines situations, il peut être logique de sauver les deux immédiatement pour des raisons de sécurité.

Le sénateur Wallace : Lorsqu'il faut évacuer les passagers d'un navire en détresse, est-ce que c'est un commandant de la Garde côtière qui est là, ou faut-il qu'on rappelle le bureau central? La personne autorisée se trouve-t-elle sur place?

M. Lick : Selon les normes qui s'appliquent à nos activités de recherche et sauvetage, une personne désignée — ou, dans ce cas, un navire avec une personne à bord —, habituellement un commandant, agit à titre de commandant sur place. Soit il prend les choses en main lorsqu'il arrive, soit le Centre conjoint de coordination de sauvetage le nomme commandant sur place.

Il prend la grande majorité des décisions quant à ce qui peut ou ne peut être fait lors d'une intervention, car concrètement, il est les yeux des eaux à ce moment-là. De plus, il communiquera probablement avec d'autres navires qui se trouvent dans le secteur. Donc, à titre de commandant sur place, il a la capacité de diriger leur intervention, en particulier dans le sauvetage de personnes. Or, ce rôle de commandant sur place est désigné par un certain nombre de façons différentes.

M. Pelletier : De plus, la sécurité des gens qui sont à bord d'un navire est toujours la responsabilité du commandant. C'est ce que stipule la Loi sur la marine marchande du Canada. La décision d'évacuer ou d'abandonner le navire appartient au commandant du navire. D'aucuns pourraient dire qu'il est temps d'évacuer un navire, mais la décision appartient toujours à son commandant.

Le sénateur Sinclair : La direction porte le nom de recherche et sauvetage, et je suppose que s'il n'y a pas d'éléments liés au sauvetage, vous ne participez pas nécessairement aux recherches. Vous n'avez pas participé aux recherches liées à l'expédition Franklin, par exemple.

M. Pelletier : En fait, oui.

Le sénateur Sinclair : C'est ce que j'ai lu dans les journaux, alors j'allais poser la question. Quelles ressources et combien de temps avez-vous consacrés à votre participation?

M. Pelletier : Nous avons un plan opérationnel de la flotte. Nous planifions les activités un an à l'avance, et différents clients ont besoin de nos services. Dans ce cas, Parks Canada était responsable des recherches sur l'expédition et une partie de notre temps-navire a été utilisée.

M. Lick : Dans ce cas particulier, le *Sir Wilfrid Laurier*, le navire de la côte Ouest qui fait principalement du travail lié aux aides à la navigation et au déglacement dans l'Arctique occidental,

work, has been involved over the last three to four years in the search for the vessels of the Franklin expedition. In the previous years, we found the *Erebus*. In this case, the mission found the *Terror*. Soon after they found it, they were up there. The divers from Parks Canada, which, as Mr. Pelletier said, is the lead, were diving off the *Sir Wilfrid Laurier* investigating and confirming that it actually was the *Terror*.

Senator Sinclair: My question was really dedicated to resources. Was there a cost implication to that search and rescue?

Mr. Pelletier: Well, the priority is always search and rescue. Anyone who is doing anything else, if there is a search and rescue, the vessel will be tasked for the search and rescue.

As far as the cost of supporting Parks Canada, that was all provided by Parks Canada. The ship time we used during that time was paid for by Parks Canada.

Senator Sinclair: Is there a cost-recovery protocol in place for search and rescue with regard to operations not only like that but for commercial operators, for example, who engage in unsafe activities that result in a condition where search and rescue has to be involved?

Mr. Pelletier: No.

Senator Sinclair: I was curious when you talked about international conventions. There is a lot of dispute in maritime sea law as to Canada's claim to territorial jurisdiction in maritime areas, and I'm curious as to what the Coast Guard's territorial jurisdiction protocol is in terms of how you recognize when you're in international waters versus domestic waters.

Mr. Pelletier: The search and rescue zones are done through the search and rescue convention, and they extend way beyond our territorial water. I think it goes up to 600 nautical miles on both coasts. Those zones were determined through the development of the convention and have nothing to do with politics around whether it is Canadian waters or not.

Senator Sinclair: I'm not sure you can say the same thing with regard to the northern protocol that's just been signed. Are you able to say if it deals with that in a different way?

Mr. Pelletier: We're talking about the expedition to the North Pole to map the bottom. That's under UNCLOS, and that's in support of Canada's claim as to whether those waters will be Canadian waters or not for exploration of natural resources. But at the end of the day, if there's a search and rescue, if it's within our area of responsibility, then we will be deployed.

participe depuis trois ou quatre ans aux efforts visant à retrouver les navires de l'expédition Franklin. Après avoir retracé auparavant l'*Erebus*, cette mission nous a permis de retrouver le *Terror*. Peu de temps après cette découverte, les plongeurs de Parcs Canada qui, comme vous l'indiquait M. Pelletier, a l'initiative de ces opérations, ont sondé l'océan à partir du *Sir Wilfrid Laurier* pour confirmer qu'il s'agissait bel et bien du *Terror*.

Le sénateur Sinclair : Ma question portait en fait sur les ressources utilisées. Est-ce que cet effort de recherche a entraîné des coûts?

M. Pelletier : La priorité est toujours accordée aux activités de recherche et sauvetage. N'importe quel navire qui s'adonne à d'autres opérations doit abandonner celles-ci lorsqu'une mission de recherche et sauvetage doit être menée.

Quant au soutien offert dans le cadre du projet en question, c'est Parcs Canada qui en assumait tous les coûts, y compris ceux liés au temps d'utilisation de notre navire.

Le sénateur Sinclair : Existe-t-il un mécanisme de recouvrement des coûts, non seulement pour des missions de recherche semblables, mais aussi pour les activités de recherche et sauvetage résultant de comportements non sécuritaires de la part d'entités commerciales?

M. Pelletier : Non.

Le sénateur Sinclair : Vous avez piqué ma curiosité en parlant des conventions internationales. Les revendications territoriales du Canada relativement à certaines portions d'océan sont à l'origine de nombreux différends en droit maritime. Dans ce contexte, je me demandais comment la Garde côtière peut déterminer si elle se trouve dans les eaux territoriales ou en eaux internationales.

M. Pelletier : C'est la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes qui détermine les zones attribuées à chacun. Nos zones de recherche et sauvetage vont bien au-delà de nos eaux territoriales. Je pense qu'elles peuvent s'étendre jusqu'à 600 milles marins de nos deux côtes. Ces zones ont été établies au moment de l'élaboration de la convention et n'ont rien à voir avec les considérations politiques liées au fait qu'il s'agisse ou non d'eaux canadiennes.

Le sénateur Sinclair : Je ne suis pas certain que vous puissiez en dire autant du protocole qui vient tout juste d'être signé pour le Nord. Pouvez-vous nous indiquer si les modalités sont différentes dans le cadre de ce protocole?

M. Pelletier : Il est question ici de l'expédition au pôle Nord pour cartographier les fonds océaniques. Cette mission est réalisée dans le cadre de l'UNCLOS, la Convention des Nations Unies, à l'appui des revendications territoriales du Canada à l'égard de ces eaux aux fins de l'exploitation des ressources naturelles. D'une manière ou d'une autre, si une situation se présente dans l'un de

The Chair: Can any one of you give me an update on the status at the present time of the reopening of the St. John's Maritime Rescue Sub-centre in Newfoundland?

Mr. Pelletier: It is a mandate commitment and something we're committed to do. We've looked at how we can best implement this, and we're just presenting our options to our minister in order to move ahead with the implementation.

The Chair: With the Kitsilano Coast Guard station in British Columbia, is today's operation equal to what it was prior to November 2013? I think in 2013 sometime it closed down. With the reopening of that, there are some questions on whether the same operations are in place today as they were there then. Can you elaborate on that?

Mr. Pelletier: Right now I can tell you the operation we have out of Kitsilano today is exactly what was there before it was closed. The budget announcement said we will go beyond that, so there will be environmental response capacity at Kitsilano as well as to respond to pollution cases around Kitsilano, but it's also going to be used for training our own people and partners as well as First Nations. They will be able to use it as a command post, as well. If there is a major incident, it's going to be equipped with all the equipment and capacity to act as a command post.

The Chair: Back to St. John's, Newfoundland again, do you have any idea of a time frame of the reopening of the sub-centre?

Mr. Pelletier: Again, we've put our proposal and our options forward, so now the decision is pending on how we can do that. The issue with MRSC, Marine Rescue Sub-Centre — we've mentioned that the search and rescue coordinator job requires a lot of training, including coming in with some certification to start with. It also requires training on search and rescue tools that they use, the geographical area and on-the-job training as well.

In order to put that training in place and train everybody to the same level — because you cannot open a centre with only two people. If you open a stand, you need six people to offer 24-7. So this is why it would be taking a bit longer.

Senator McInnis: Senator Munson touched on what I was going to ask, but I just wanted to go a little further with it.

There was a news article I read early in the summer about one of your vessels limping back into port in Halifax. Listening to you this evening, I'm always amazed at how positive and professional you are in terms of your operation, the equipment and so on.

nos secteurs de responsabilité, nous allons déployer une mission de recherche et sauvetage.

Le président : Est-ce que l'un de vous deux pourrait m'indiquer ce qu'il en est de la réouverture éventuelle du Centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's à Terre-Neuve?

M. Pelletier : C'est un engagement qui s'inscrit dans notre mandat et que nous allons tenir. Nous avons déterminé la meilleure façon de nous y prendre afin de présenter à notre ministre les différentes options possibles pour la mise en œuvre.

Le président : Est-ce que le niveau d'activité est le même qu'avant novembre 2013 à la station de la Garde côtière de Kitsilano en Colombie-Britannique? Si je ne m'abuse, cette station a fermé ses portes en 2013. Depuis sa réouverture, certains se demandent si les activités sont les mêmes qu'auparavant. Pourriez-vous nous en dire plus long?

M. Pelletier : Je peux vous assurer que les activités actuelles à Kitsilano sont identiques à celles qui y avaient cours avant la fermeture. Il a été annoncé dans le budget que nous en ferions même davantage, ce qui se traduira par l'ajout d'une capacité d'intervention environnementale, notamment dans les cas de pollution aux environs de Kitsilano. On se servira également de la station pour offrir de la formation à nos employés ainsi qu'à nos partenaires et aux Autochtones. La station pourra de plus être utilisée comme poste de commandement en cas d'incident grave. Elle sera dotée de tous les équipements nécessaires à cette fin.

Le président : Pour en revenir à la situation à St. John's, avez-vous une idée du moment où le centre secondaire pourrait rouvrir ses portes?

M. Pelletier : Comme je vous le disais, nous avons présenté les différentes options aux autorités qui doivent maintenant décider de la façon de procéder. Dans le cas du Centre secondaire de sauvetage maritime, il faut rappeler que l'emploi de coordonnateur en recherche et sauvetage nécessite une formation poussée en plus des accréditations requises au départ. Chacun doit en outre se familiariser avec les outils servant à la recherche et au sauvetage, apprendre à mieux connaître la région et suivre une formation en cours d'emploi.

Il faut donc prévoir un peu plus de temps pour mettre cette formation en place de telle sorte que tous se retrouvent au même niveau. Pour offrir des services 24 heures par jour, 7 jours par semaine, on ne peut pas en effet se limiter à deux employés; il en faut six pour ouvrir un centre.

Le sénateur McInnis : Le sénateur Munson a déjà abordé la question, mais j'aimerais simplement l'approfondir quelque peu.

Au début de l'été, j'ai lu un article qui traitait de l'un de vos navires qui serait parvenu tant bien que mal à rentrer au port de Halifax. Je suis toujours impressionné par le professionnalisme dont vous faites preuve ainsi que par votre positivisme à l'égard notamment de vos activités et de vos équipements.

Our committee, as I mentioned earlier, is on a fact-finding mission, and if there are deficiencies, problem areas or challenges that you have, we should have them. I heard you talk about the cost of maintenance — you didn't get into details — but I was thinking as I sat and listening to you about an analogy with the Sea King helicopters. I forget the hours and hours of maintenance it takes to get them into the air for a few hours.

It was mentioned by Senator Munson. Are you being proactive enough? Are you pushing the case enough to ensure you have the new vessels? It's easy to say they operate and they operate well, but a 25- or 30-year-old vessel does not operate and would not have the same technologies as a new vessel.

We're giving you an opportunity here. I know you're professionals, and you are public servants and you have to be guarded somewhat as to what you say, but surely there must be some problem areas that you have with respect to this. Was the article wrong in the newsprint media that I saw?

Mr. Pelletier: I'm not sure which ship you refer to that was limping back to port.

Senator McInnis: It was during the summer.

Mr. Lick: I forget which one it was, but yes.

Mr. Pelletier: Yes, cost of maintenance has gone up, whether the ship is old or new. The cost of labour has gone up and everything else.

But there are some very strict standards we have to meet. We cannot put a ship to sea that is not safe. Our commanding officers and chief engineers have a responsibility to make sure we meet all of those standards. We have third parties auditing us, as well, and Transport Canada and a classification society. They look at our maintenance and make sure we meet the requirements.

So, yes, the cost of maintaining ships has gone up. There is more maintenance to be done as a ship gets older. That is why we've asked for funding for vessel life extension, for example. Through the infrastructure investment, too, we have received some money to increase our maintenance budget in order to do that critical maintenance.

Again, we classify our maintenance in three different categories. There's the regulatory requirement and safety. This is priority number one. Then there is the program requirement, under which is anything we need to deliver the program. That comes in second. Then is life cycle management, which is usually where we lack funding.

Comme je l'indiquais précédemment, notre comité cherche à connaître les faits. Vous devriez donc nous faire part des déficiences, des problèmes et des difficultés avec lesquels vous devez composer. Sans entrer dans les détails, vous nous avez parlé des coûts d'entretien, et je n'ai pas pu m'empêcher de faire le parallèle avec les hélicoptères Sea King. Je ne me souviens plus des chiffres exacts, mais ils nécessitent un grand nombre d'heures d'entretien pour quelques heures de vol seulement.

Le sénateur Munson en a parlé. Êtes-vous suffisamment proactifs? Exercez-vous assez de pression pour vous assurer de pouvoir compter sur des navires plus récents? Il est facile d'affirmer qu'un navire de 25 ou 30 ans fonctionne encore bien, mais il n'offre cependant pas les mêmes possibilités qu'un navire moderne doté des plus récentes technologies.

Nous vous offrons ici une excellente tribune. Je sais que vous êtes des professionnels de la fonction publique et que vous avez un devoir de réserve, mais il doit assurément y avoir certains problèmes qui font obstacle à votre travail. Est-ce que les faits rapportés dans cet article dont je vous parle étaient véridiques?

M. Pelletier : Je ne sais pas vraiment quel pourrait être ce navire qui serait rentré péniblement au port.

Le sénateur McInnis : C'était au début de l'été.

M. Lick : Je ne me souviens plus lequel c'était, mais c'est bel et bien arrivé.

M. Pelletier : Les coûts d'entretien ont effectivement augmenté, que le navire soit neuf ou plus âgé. Les coûts de main-d'œuvre ont grimpé en même temps que tout le reste.

Il y a toutefois des normes très strictes que nous devons respecter. Nous ne pouvons pas laisser un navire prendre la mer s'il y a le moindre risque. Nos commandants et nos chefs mécaniciens doivent s'assurer que nous respectons toutes ces normes. Nous sommes soumis à des vérifications menées par des tiers, dont Transports Canada et une société de classification. Tous ces gens-là examinent nos activités d'entretien pour s'assurer que nous respectons les exigences.

Le coût d'entretien des navires a donc effectivement augmenté. Plus le navire prend de l'âge, plus il faut l'entretenir. C'est par exemple la raison pour laquelle nous avons demandé du financement pour la prolongation de la vie utile de certains navires. Nous avons également reçu des fonds dans le cadre des investissements dans les infrastructures, ce qui nous permet de bonifier le budget consacré à ces travaux d'entretien essentiels.

Nous répartissons nos activités d'entretien en trois catégories distinctes. Il y a celles qui visent à répondre aux exigences en matière de réglementation et de sécurité, notre grande priorité. En deuxième lieu viennent les activités nécessaires à la mise en œuvre de notre programme. Il y a enfin les travaux d'entretien pour la gestion du cycle de vie des navires, et c'est habituellement à ce niveau que le financement est insuffisant.

Mr. Lick: Maybe I'll add a little bit with the Sea King analogy. We know the analogy. The number of hours of maintenance per flying hour is huge. In the marine world, we're not in that sort of situation.

I'll just give an example. Traditionally, over the years for many of our large vessels, we've provided them with four to six weeks of maintenance — a solid maintenance period — per year. The rest of the year, the vessel is operational, delivering close to 300 days of operation at sea — training, exercising, whatever it might be. That will depend whether it's a seasonal vessel or not, depending on what environment it's operating in.

What we're looking at when we say the vessels need more maintenance, it may be a change from four to six weeks to six to eight weeks. So it's not in the same realm of requiring — and I don't know the numbers for the Sea King — but, say, 200 hours per flying hour of maintenance. It's not in that realm.

The other aspect of it is that like the Sea Kings, like a lot of military equipment, based on regulation or new technology coming along, we will periodically replace critical communications equipment that's on board and critical propulsion system equipment that's on board. We may equip the vessels with new radars that allow us to search better.

So, periodically, it's not just a simple means of changing the oil. I am exaggerating a bit. At different points in time through the life cycle of the vessel, it will be upgraded with the new technology. While it will still navigate and navigate well, and it will still move through the water, it will have much better capability on board to do the job we have to do.

Senator Munson: This may be an obvious question with an obvious answer, but I'm looking at your website, which is well done — “who we are, the Coast Guard.” It talks about ensuring safe and accessible waterways. Right at the top, it says Canadians expect the federal government to protect the marine environment.

With that in mind, everything connects — fisheries, environment, sea and rescue and all those things — but I'm thinking of climate change. We are taking a look at that as part of our study, I believe. I would like to know what role does the Coast Guard play in observing this? For example, do you have scientists on board your ships each and every time you go out, or at specific times, from Environment Canada to look at receding oceans and all kinds of different things that are out there? If you are, could you explain what you're doing there? If you're not, why don't you have scientists?

M. Lick : J'aimerais peut-être ajouter quelque chose concernant l'analogie que vous faites avec les Sea King. Nous sommes au fait de la situation. Le nombre d'heures d'entretien nécessaire pour chaque heure de vol est énorme. C'est très différent du côté des navires.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Pour bon nombre de nos grands navires, nous avons toujours prévu une période annuelle de quatre à six semaines consacrées à des travaux complets d'entretien. Ces navires sont ensuite fonctionnels pendant le reste de l'année, ce qui peut nous procurer près de 300 jours de sorties en mer, notamment pour de la formation et des exercices. Il peut y avoir des variations selon qu'il s'agisse d'un navire saisonnier ou en fonction de l'environnement où il doit naviguer.

En considérant que les navires ont besoin d'un entretien plus poussé, on pourrait envisager de faire passer cette période annuelle d'entretien à six à huit semaines, plutôt que quatre à six semaines. Cela n'a donc rien à voir avec le Sea King qui peut exiger — et je ne connais pas les chiffres exacts — quelque chose comme 200 heures d'entretien pour chaque heure de vol. Ce n'est pas le même ordre de grandeur.

Par ailleurs, comme on le fait également pour les Sea King et une grande partie des équipements militaires, les changements apportés à la réglementation et les perfectionnements technologiques nous amènent à remplacer périodiquement certains équipements essentiels pour les communications et la propulsion à l'intérieur de nos navires. On peut ainsi les doter de nouveaux radars qui facilitent nos activités de recherche.

Il arrive donc que nous ne nous limitons pas à une simple vidange d'huile, pour vous donner un exemple extrême. À différentes étapes de son cycle de vie, un navire peut bénéficier de l'apport de nouvelles technologies. Tout en continuant à pouvoir bien se comporter en mer, il nous donne alors accès à des moyens nettement plus efficaces pour accomplir notre travail.

Le sénateur Munson : La question est peut-être évidente et la réponse tout autant, mais il est indiqué sous la rubrique Qui sommes-nous? de votre site web, qui est d'ailleurs très bien fait, que vous vous employez à garantir aux Canadiens des voies navigables sécuritaires et accessibles. On ajoute que les Canadiens attendent du gouvernement fédéral qu'il protège les milieux marins.

Il y a un lien entre toutes ces activités, qu'il s'agisse des pêches, de l'environnement, de la recherche et du sauvetage et de tout le reste, mais je pense aux changements climatiques. C'est l'un des éléments visés par notre étude. J'aimerais connaître le rôle que peut jouer la Garde côtière dans l'observation de ce phénomène. Par exemple, accueillez-vous à bord de vos navires des scientifiques d'Environnement Canada, à toutes vos sorties ou à l'occasion, pour analyser le recul des glaces et tous les autres changements qui se manifestent dans ces régions? Le cas échéant, pouvez-vous nous parler de la nature de vos activités? Dans le cas contraire, pourquoi ne transportez-vous pas de scientifiques?

I'd just like to get a better picture of what's happening out there besides protecting Canada's waterways. I think it would be important for our study.

Mr. Pelletier: Part of our mandate under the Oceans Act is to support DFO science and other government departments. Fisheries and Oceans has a huge science component to it, and some of our ships are dedicated to science. We have an offshore fisheries vessel and an offshore oceanographic vessel. Most of our vessels can multitask and deliver some of the science programs as well.

We have scientists who come on board, but they're under mission under the program. They're using us as a platform to gather their data and do their analyses. We do some of the surveys year after year in support of the science program, and the same applies to Environment Canada as well. They do get some ship time, as does NRCan, to conduct their analyses and studies.

Mr. Lick: Speaking about climate change, there are many missions aboard our more dedicated scientific vessels or some of our icebreakers, particularly in the Arctic, that bring scientists on board for their particular studies. The one going on right now, as we speak, is off the Canadian Coast Guard Ship *Louis S. St-Laurent* that is up in the Beaufort Sea doing what the scientists call the JOIS, the Joint Oceans Ice Study. I will not even try to explain the science behind it, but it is a study that looks at how the climate is changing in that particular area and its effect upon the oceans and ice and so on.

I think to answer your question very simply, senator, we very much support the scientific community with our vessels and the expertise that our crews bring. It may be as simple as with the commanding officer, particularly with the expertise in the Arctic, the chief scientists are always asking, "How can I get over to this area? Where would be the best position to place this particular ice buoy?" They're always working together to be able to do that. They really couldn't do it without each other.

Senator Munson: I asked that because Senator McInnis alluded to the big cruise ships that are going through. While it has an opening for those who do live in the Arctic, the idea of leaving another polluted footprint in the North can be an unsightly scene, I would think, down the road if we're not careful with science and so forth. Would you agree with that?

Mr. Lick: Certainly the science is important to understand the impacts of larger vessels going through. I think we all can say that it's not simply on the waters themselves. It's on the aquatic

J'aimerais simplement me faire une meilleure idée des activités qui ont cours, parallèlement à la protection des eaux canadiennes. Je crois que cela serait important pour notre étude.

M. Pelletier : Le mandat qui nous est confié en vertu de la Loi sur les océans consiste notamment à appuyer les activités scientifiques de Pêches et Océans Canada et des autres ministères. Pêches et Océans Canada a une importante composante scientifique, et certains de nos navires se consacrent à la science. Nous avons notamment un navire hauturier de recherche sur les pêches et un navire hauturier de recherche océanographique. La plupart de nos navires sont multitâches et permettent également la réalisation de certaines activités scientifiques.

Nous accueillons donc à bord des scientifiques qui ont une mission bien précise à accomplir. Ils se servent de nos navires comme plateformes pour recueillir des données et effectuer des analyses. Nous procédons en outre à certains relevés annuels à l'appui du programme scientifique. Il en va de même d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada dont les scientifiques passent du temps sur nos navires pour effectuer leurs analyses et leurs études.

M. Lick : Nos navires sont davantage voués aux activités scientifiques et même certains de nos brise-glaces, surtout dans l'Arctique, accueillent de nombreuses missions scientifiques visant l'étude des changements climatiques. À titre d'exemple, le navire *Louis S. St-Laurent* de la Garde côtière canadienne est actuellement dans la mer de Beaufort pour participer à l'Étude conjointe sur les glaces de l'Arctique. Sans vouloir vous expliquer les considérations scientifiques en cause, disons que cette étude vise à évaluer la teneur des changements climatiques dans cette région et leurs effets sur les océans et les glaces, notamment.

Je crois donc pouvoir vous répondre très simplement, sénateur, que nous offrons un appui bien senti à la communauté scientifique en lui donnant accès à nos navires et à l'expertise de nos équipages. Ainsi, les scientifiques en chef ne cessent de demander à nos commandants, et surtout à ceux qui connaissent bien l'Arctique, comment ils peuvent se rendre à tel ou tel endroit, ou quel serait le meilleur emplacement pour une bouée d'hiver, par exemple. Il doit toujours y avoir collaboration à cette fin. C'est un travail que l'un ne pourrait pas accomplir sans l'autre.

Le sénateur Munson : Je posais la question parce que le sénateur McInnis avait fait allusion aux grands bateaux de croisière qui transitent par ces eaux. Bien qu'il s'agisse d'une possibilité nouvelle pour ceux qui résident dans l'Arctique, j'estime que la perspective de laisser une autre empreinte de pollution dans le Nord est plutôt inquiétante à long terme si nous ne prenons pas les mesures de précaution nécessaires, notamment du point de vue scientifique. N'êtes-vous pas du même avis?

M. Lick : Il est bien certain que le travail des scientifiques est important si l'on veut bien comprendre les répercussions du passage des grands navires. Je pense que nous convenons tous que

wildlife that's in the water, whether it's mammals or fish, and it's on the economics of the environment up there.

It's about the economic and environmental security of the Arctic, and it's impacted by climate change and by the results of climate change: less ice through the Northwest Passage during certain times of the year. It's also about more adventurers wanting to go through and the impact that they leave behind, and the search and rescue issues that they cause when they go up there unprepared.

Climate change is a piece of it, but it is really the results of that climate change that are impacting both the economic and environmental security of the Arctic.

Senator Munson: With that in mind, not only yourselves being the platform, with your boats providing the venue for the scientists to do their work, do they tap into your expertise? Your crews have been out there for many years. The science we have now wasn't there 20 or 30 years ago. When they're doing their reports, are they tapping into you, and you having a sit-down basically to say, "Here is what we've seen. You may have the science, but here is what we've seen with the naked eye." Is that part of their report?

Mr. Lick: Absolutely. I can't speak to any specific reports, obviously, but they tap into experience not only for doing their current research, but they also tap into what the commanding officer is seeing.

Just as importantly, I know they're also tapping into First Nations communities and indigenous peoples who have lived in the Arctic much longer than our ships have ever been there.

Senator Enverga: You mentioned climate change, and it's been answered.

I know you have some conventions and agreements with different countries so we can have a proper search and rescue effort. My question is: How do you rate our Coast Guard compared to other Coast Guards in the rest of the world? Would you rate it number one, number two?

Mr. Lick: I think we think we're number one, but as Mr. Pelletier talked about certainly in the opening remarks and in some of the answers to your questions, we are — and I think that's confirmed by the countries that do come to us — a world leader amongst all of the countries around the world in many aspects of the search and rescue program. That is one of the avenues that we are going to talk about when we're here next week, as well, in terms of how we compare with other search and rescue systems across the world. We'll have a little more detail for you next week as well.

Senator Enverga: Perhaps next week you can let us know how you can make it better.

les impacts ne se limitent pas à l'eau elle-même. Il y a également la faune aquatique, qu'il s'agisse des mammifères ou des poissons, ainsi que l'économie et l'environnement du Nord.

C'est la sécurité économique et environnementale de l'Arctique qui est en jeu en raison des répercussions possibles des changements climatiques, à savoir moins de glace dans le passage du Nord-Ouest à certaines périodes de l'année. Il faut aussi penser que les gens seront plus nombreux à s'aventurer dans ces régions et à y laisser leurs traces, et qu'il y aura des répercussions sur les activités de recherche et sauvetage à cause du manque de préparation de certains de ces aventuriers.

Les changements climatiques représentent un élément à considérer, principalement en raison de leur impact possible sur la sécurité économique et environnementale de l'Arctique.

Le sénateur Munson : En sachant que vos bateaux peuvent servir de plateforme pour le travail des scientifiques, pouvez-vous nous dire s'ils cherchent également à tirer parti de votre expertise? Vos équipages naviguent dans cette région depuis de nombreuses années. Les scientifiques actuels n'étaient pas là il y a 20 ou 30 ans. Avant de rédiger leurs rapports, est-ce qu'ils vous mettent à contribution en vous demandant de leur raconter ce que vous avez pu observer pendant toutes ces années? Est-ce que votre expertise est prise en compte dans leurs rapports?

M. Lick : Certainement. Je ne peux pas vous parler d'un rapport ou d'un autre, mais ils mettent effectivement à contribution notre expérience non seulement pour leurs travaux en cours, mais aussi pour pouvoir s'appuyer par exemple sur ce qu'un commandant a pu observer par le passé.

Il est tout aussi important de noter que les scientifiques cherchent également à bénéficier du savoir accumulé par les Autochtones qui vivaient dans l'Arctique bien avant que nos navires ne s'y rendent.

Le sénateur Enverga : Mes collègues ont soulevé la question des changements climatiques et vous leur avez répondu.

Je sais que vous avez conclu des conventions et des ententes avec différents pays de manière à optimiser les efforts de recherche et de sauvetage. J'aimerais savoir où vous situez la Garde côtière canadienne par rapport aux autres gardes côtières de la planète. Vous placeriez-vous au premier rang? Au deuxième rang?

M. Lick : Nous pensons bien évidemment être les meilleurs, mais nous pouvons certes affirmer, comme l'indiquait M. Pelletier dans sa déclaration préliminaire ainsi qu'en réponse à vos questions — et je crois que c'est ce que nous confirment certains pays — que nous sommes des chefs de file mondiaux à l'égard de nombreux aspects du programme de recherche et sauvetage. Lors de notre comparaison de la semaine prochaine, nous vous donnerons une meilleure idée de notre situation par rapport aux autres systèmes de recherche et sauvetage qui existent ailleurs dans le monde. Nous pourrions vous fournir de plus amples détails à ce sujet également.

Le sénateur Enverga : Peut-être pourriez-vous nous parler la semaine prochaine des moyens à prendre pour vous améliorer.

Mr. Pelletier: It's true for search and rescue. It's also true for Aids to Navigation. We call it e-Navigation. Canada is always quoted as a leader in this. It's true on icebreaking as well. Industry turns to us to find out the new technology or how we can best approach icebreaking.

The Chair: Just for clarification, a call goes in to the JRCC in regard to the requirement for search and rescue, and I realize there's a component that you are responsible for and then there's a component DND is responsible for. Would that be correct? Could you elaborate on how it works so we have it on record here and for those who may be listening? Sometimes people may be confused on how it all rolls out, so maybe you could give us an indication of how a call comes in, and how it is dealt with and in what way it is distributed with regard to the resources required for that rescue.

Mr. Pelletier: There are different ways a call can come in to JRCC. Typically, if it's at sea, it will be coming through the Marine Communications and Traffic Services. They are the ones who are listening out there. Once they see there is something happening, then they call the JRCC. It could also be *16 on a cellphone or through 911. It doesn't matter.

When a call comes into JRCC, there is a number of staff sitting around the desk, and the light comes on, and everyone picks up the phone unless somebody is already busy coordinating another search and rescue call. Normally, whoever is available will pick up the phone. They will all listen in to make sure they gather the information properly.

As soon as they start gathering the information, some of the people will start doing a search plan, and others are looking at contact information and who they can call to support or ask for immediate relay to be issued to see what other resources are in the area so they can support the call.

Mr. Lick has been in one of the JRCCs more recently.

Mr. Lick: As a call comes in, what we're primarily looking for is a lot of the information on what's happening: Who is aboard? Is there anyone hurt? What is the condition of the vessel? All the pieces of information that we need to properly respond. "Do you have propulsion power?" All those type of things.

One of the first actions that occurs in terms of direct action, though, is what we call a MARB. A MARB will go out, which is essentially a marine assistance broadcast that goes out, and it will go out from the MCTS centre. It broadcasts over radio, in essence covering vessels in the area; "Can anyone assist?" As we're saying, vessels of opportunity, in many cases, are the ones that are able to

M. Pelletier : Si c'est vrai pour les activités de recherche et sauvetage, c'est également le cas pour les aides à la navigation. C'est ce que nous appelons la navigation électronique. Le Canada est toujours cité comme un pionnier en la matière. C'est également vrai pour le déglacement des cours d'eau. Les gens de l'industrie s'adressent à nous pour connaître les nouvelles technologies ou les meilleures approches en matière de déglacement.

Le président : J'aimerais avoir des précisions sur la façon dont les choses se passent lorsqu'un appel concernant un besoin en recherche et sauvetage est logé au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), en sachant que c'est une responsabilité que vous partagez avec le ministère de la Défense nationale. Pouvez-vous nous expliquer comment cela fonctionne au bénéfice de nos dossiers et des gens qui nous regardent? Comme il peut régner une certaine confusion à cet égard, pourriez-vous nous indiquer comment vous traitez les appels reçus et comment ils sont acheminés aux fins du déploiement des ressources nécessaires pour une mission de recherche et sauvetage?

M. Pelletier : Le CCCOS peut recevoir des appels en provenance de différentes sources. Pour une situation se produisant en mer, l'appel vient généralement du Service des communications du trafic maritime. C'est ce service qui est à l'affût des urgences en mer. Dès qu'il est au fait d'une situation d'urgence, il communique avec le CCCOS. Il y a également des appels logés au moyen de la fonction *16 d'un téléphone cellulaire ou des services 911. Cela n'a pas d'importance.

Lorsqu'un appel est reçu au CCCOS, un voyant s'allume et tous les préposés sur place se mettent à l'écoute à moins qu'ils ne soient déjà en train de coordonner une autre intervention de recherche et sauvetage. Normalement, toutes les personnes disponibles répondent. Elles sont toutes à l'écoute pour bien s'assurer de recueillir les renseignements pertinents.

Dès que l'information est obtenue, certains se mettent à établir un plan de recherche pendant que d'autres s'emploient à déterminer avec qui on peut communiquer pour assurer une intervention immédiate et voir quelles autres ressources sont disponibles dans le secteur pour appuyer cette intervention.

M. Lick a pu visiter l'un des CCCOS plus récemment que moi.

M. Lick : Lorsque nous recevons un appel, nous essayons d'abord de recueillir le plus de renseignements possible sur les circonstances. Qui est à bord? Y a-t-il des blessés? Dans quel état est le navire? Y a-t-il un moteur qui fonctionne? Nous avons besoin de tous ces éléments d'information pour pouvoir réagir adéquatement.

Nous transmettons alors une demande d'assistance maritime à partir du Service des communications et du trafic maritime. C'est l'une des premières choses que nous faisons en pareil cas. Cette demande est envoyée par ondes radio aux navires circulant dans le secteur pour savoir lesquels peuvent apporter leur assistance. Comme nous l'indiquons, ce sont bien souvent les navires de

respond first. If somebody responds, they go and assist the vessel.

The search and rescue may stop right there, depending on what the situation is. If no one responds to a MARB, then a lot more action is taken. We start to task our own vessels. We may task a naval vessel. We may directly task a vessel we know is in the area but maybe didn't hear the call. There are different ways we can contact them to do that. That's another piece of the transaction that's important to recognize.

I think your question, Mr. Chair, was particularly around how the Canadian Armed Forces and Canadian Coast Guard work together. It very much works together. In fact, they're sitting right beside each other.

Our primary role and mandate for the Coast Guard is on the marine side of the house. We have the primary responsibility for marine search and rescue.

National Defence has two responsibilities. It has the overall responsibility for search and rescue coordination more generally and for the aviation response to a particular search and rescue incident.

Many of our search and rescue calls involve both. They involve both getting air assets out there quickly over the particular incident, starting search patterns and starting to understand what the problem is.

In the case of the fishing vessel *Saputi*, they actually dropped pumps to the vessel so that they could help with getting water out of the vessel.

Generally, ships are a little bit slower to get there than aircraft. Aircraft, in all cases, really can't help people in the water or in distress, so both work very cooperatively together. The important part is they are coordinated together, and that's done through the JRCC.

The Chair: Thank you very much. With the JRCC in Halifax and with regard to response times, I know there was some concern that they may be too far removed from up North. We had a senator with us, Senator Watt, who's not here right now, who raised the issue several times about the operation being located in Halifax and the absence of something up North.

Would you like to address that with regard to how that's dealt with? I know the call is still coordinated from Halifax, but I guess to relieve some of the concerns that have been raised by Senator Watt and others with regard to the absence of what they feel should be something on the ground up North, where the climate and everything else is so much different.

passage qui peuvent être les premiers à intervenir. Ainsi, un navire répond à la demande d'assistance en se rendant sur les lieux de l'incident.

Les opérations de recherche et de sauvetage pourraient prendre fin à ce moment-là, selon la situation. Si personne ne répond à un MARB, un plus grand nombre de mesures sont prises. Nous commençons à mettre nos propres navires à la tâche. Nous pourrions déployer un navire de la marine. Nous pourrions nous adresser directement à un navire que nous savons dans la zone, mais qui n'a peut-être pas entendu l'appel. Nous pouvons communiquer avec eux de différentes façons. C'est un autre aspect de la transaction qu'il est important de reconnaître.

Je pense que votre question, madame la présidente, portait surtout sur la façon dont les Forces armées canadiennes et la Garde côtière canadienne travaillent ensemble. Elles collaborent beaucoup. En fait, elles mènent leur activité côte à côte.

Le premier rôle et le principal mandat de la garde côtière se rapportent aux aspects maritimes. Nous sommes les premiers responsables pour ce qui est des opérations maritimes de recherche et sauvetage.

La Défense nationale a deux responsabilités. Elle est responsable de la coordination de la recherche et sauvetage de manière plus générale et de l'intervention aérienne à la suite d'un incident.

Une grande partie des appels de recherche et sauvetage que nous recevons nécessite les deux. En effet, dans les deux cas, des ressources aériennes doivent être déployées rapidement à la suite de l'incident, afin de parcourir des circuits de recherche et de commencer à comprendre en quoi consiste le problème.

Dans le cas du bateau de pêche *Saputi*, des pompes ont été larguées pour aider à pomper l'eau par-dessus bord.

En général, les navires arrivent sur place un peu après les aéronefs. Dans tous les cas, les aéronefs ne peuvent pas vraiment aider les gens qui sont dans l'eau ou en détresse, ce qui signifie que les deux coopèrent beaucoup. Ce qui est important, c'est la coordination des opérations, ce qui se fait par l'entremise du CCCOS.

La présidente : Merci beaucoup. À propos du CCCOS à Halifax et des délais d'intervention, je sais que certaines personnes pensent que le centre est trop loin du Nord. Un sénateur qui siégeait avec nous, le sénateur Watt, qui n'est pas ici maintenant, a parlé plusieurs fois du problème attribuable à l'emplacement du centre à Halifax et de l'absence d'installations dans le Nord.

Pouvez-vous parler de la façon dont le problème est géré? À la suite d'un appel, je sais que les opérations sont encore coordonnées à partir d'Halifax, mais pourriez-vous dissiper les craintes du sénateur Watt et d'autres personnes, qui se préoccupent de l'absence de centre dans le Nord, où le climat et tout le reste diffèrent grandement?

Mr. Pelletier: As we mentioned earlier, the listening on the water is done through marine communications and traffic services, and the centre is located in Iqaluit. They are the ones who maintain the listen and watch. The coordination effort is done through Halifax for a certain part of the Arctic. The other part of the Arctic is through Trenton.

At the end of the day, once the coordination effort starts, they can task whatever resources are available. That's really what matters, the resources. It doesn't matter if those resources are under the area of responsibility of another JRCC or anything like that. They have the authority to task the resources.

This is where we return to these questions: Is that a Coast Guard resource? Is that a vessel opportunity? Is that Coast Guard Auxiliary? These are all things available to the coordinator to make sure there's an efficient response. Most of the time local resources are used.

The Chair: Thank you very much. I think we're finished up on our questions now. On behalf of our committee, we thank you for your presence here this evening. It's been a great supplement to our study and certainly the information was great. As we go forward, if you think of anything you may have missed this evening that you think would be advantageous to us in our study, I would ask you to forward that to us at your convenience. Thank you for your work on behalf of Canadians from coast to coast to coast. We appreciate it.

I think Mr. Lick touched on it earlier; I know with my experience of Newfoundland and Labrador search and rescue, don't be caught out on the few bright and sunny days we have there.

We have some in camera business to take care of. Can we have agreement to go in camera?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Tuesday, October 4, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:05 p.m to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

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

[*English*]

The Chair: My name is Fabian Manning. I'm a senator from Newfoundland and Labrador. I have the privilege to chair this evening's meeting.

Before I give the floor to the witnesses, I invite the members of the committee to introduce themselves.

Senator Wallace: John Wallace, New Brunswick.

M. Pelletier : Comme je l'ai mentionné plus tôt, l'écoute de ce qui se passe sur l'eau est réalisée par le centre de Services de communication et de trafic maritimes, qui se trouve à Iqaluit. C'est là qu'on s'occupe des activités d'écoute et de surveillance. Les efforts de coordination sont déployés depuis Halifax pour une partie de l'Arctique, et à partir de Trenton pour le reste.

Au bout du compte, une fois que les efforts de coordination commencent, on peut affecter les ressources disponibles. Ce qui compte vraiment, ce sont les ressources. Ce n'est pas grave si les ressources sont celles d'un autre CCCOS ou d'une autre entité. On est autorisé à les déployer.

C'est ici que nous revenons aux questions suivantes : la garde côtière est-elle une ressource; les navires sont-ils occasionnels; parle-t-on d'une garde côtière auxiliaire? Ces choses sont toutes à la disposition du coordinateur pour garantir une intervention efficace. La plupart du temps, des ressources locales sont utilisées.

La présidente : Merci beaucoup. Je pense que nous avons maintenant terminé nos questions. Au nom de notre comité, nous vous remercions d'avoir comparu ce soir. Vos témoignages complètent très bien notre étude, et nous avons sans aucun doute obtenu d'excellents renseignements. À mesure que nous avançons, si vous pensez avoir oublié quelque chose qui pourrait être utile à notre étude, je vous demanderais de nous en faire part au moment qui vous conviendra. Je vous remercie de votre travail au nom des Canadiens des quatre coins du pays. Nous vous en sommes reconnaissants.

Je pense que M. Lick en a parlé plus tôt; mon expérience en matière de recherche et sauvetage à Terre-Neuve-et-Labrador m'a appris qu'il ne faut pas se faire prendre au large pendant les quelques journées ensoleillées que nous avons là-bas.

Nous devons nous pencher sur certaines affaires du comité. Sommes-nous d'accord pour poursuivre à huis clos?

Des voix : D'accord.

La présidente : Merci.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le mardi 4 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 5, pour étudier 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 m'appelle Fabian Manning, je suis un sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador et j'ai le privilège de présider la réunion de ce soir.

Je vais demander aux membres du comité de se présenter avant de céder la parole aux témoins.

Le sénateur Wallace : John Wallace, Nouveau-Brunswick.

Senator Sinclair: Murray Sinclair, Manitoba.

Senator Hubley: Elizabeth Hubley, Prince Edward Island.

Senator Watt: Charlie Watt, Nunavik.

Senator Enverga: Tobias Enverga, Ontario.

Senator Eaton: Nicky Eaton, Ontario.

Senator Stewart Olsen: Carolyn Stewart Olsen, New Brunswick.

Senator Raine: Nancy Greene Raine, British Columbia.

Senator Poirier: Rose-May Poirier, New Brunswick.

The Chair: Our committee is continuing its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. This evening we will be discussing comparisons between the Canadian Coast Guard and Coast Guard agencies in other jurisdictions, particularly with respect to Maritime SAR.

From the Canadian Coast Guard, we are pleased to welcome Mr. Gregory Lick, Director General, Operations; and Marc Mes, Director of Operational Support. On behalf of the members of the committee, I thank you for being here today.

Gregory Lick, Director General, Operations, Canadian Coast Guard: Thank you. It is a pleasure to again appear before this committee to provide you with additional information on Canadian Coast Guard's Maritime Search and Rescue program.

Today I will touch on a comparison between Canada's Maritime Search and Rescue system and that of three other countries: the United States, the United Kingdom and Australia.

I know I repeat myself, but I do it because of the centuries-old traditions of helping those who need help at sea. For our part, the Canadian Coast Guard is at the ready 24 hours a day, 7 days a week to assist mariners in stress. Safety at sea is our number one priority, and it is work we do exceptionally well and with tremendous pride.

Canada has one of the world's most diverse and challenging areas of SAR responsibility. As I was proud to highlight to this committee last week, Coast Guard is recognized as a leader in Maritime Search and Rescue. Our leadership role is demonstrated in how other countries come to the Coast Guard for training and to look at our performance in our rescue coordination centres and on the water. The Bangladeshi Coast Guard met with us in August, and we have received interest from other international Coast Guards to come to Canada to learn from our SAR system and discuss our best practices.

Le sénateur Sinclair : Murray Sinclair, Manitoba.

La sénatrice Hubley : Elizabeth Hubley, Île-du-Prince-Édouard

Le sénateur Watt : Charlie Watt, Nunavik.

Le sénateur Enverga : Tobias Enverga, Ontario.

La sénatrice Eaton : Nicky Eaton, Ontario.

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

La sénatrice Raine : Nancy Greene Raine, Colombie-Britannique.

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

Le président : Notre comité poursuit son étude des activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Ce soir, nous ferons des comparaisons entre la Garde côtière canadienne et celles qui existent dans d'autres pays, notamment en ce qui concerne les activités de recherche et sauvetage maritimes.

Nous avons le plaisir d'accueillir M. Gregory Lick, directeur général, Opérations, et M. Marc Mes, directeur, Soutien opérationnel. Au nom des membres du comité, merci de vous joindre à nous aujourd'hui.

Gregory Lick, directeur général, Opérations, Garde côtière canadienne : Merci. Je suis honoré de comparaître de nouveau devant le comité pour fournir davantage d'information sur le programme de recherche et sauvetage en mer de la Garde côtière canadienne.

Aujourd'hui, je ferai la comparaison entre le système de recherche et de sauvetage en mer du Canada et celui de trois autres pays que nous avons choisis, soit les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Australie.

Je sais que je me répète, mais je le fais à cause de cette tradition pluricentenaire d'aider les gens en détresse en mer. De notre côté, la Garde côtière se tient prête à venir en aide aux navigateurs en détresse 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. La sécurité en mer est notre priorité absolue, et nous l'assurons remarquablement bien, ce qui nous procure une immense fierté.

Les secteurs de responsabilité en matière de recherche et de sauvetage au Canada sont parmi les plus diversifiés et les plus exigeants au monde et, comme j'ai été fier de le mentionner au comité la semaine dernière, la Garde côtière est reconnue comme un chef de file dans le domaine de la recherche et du sauvetage en mer. La façon dont les autres pays s'adressent à la Garde côtière pour obtenir de la formation et nous observer à l'œuvre, dans nos centres de coordination des opérations de sauvetage et sur l'eau, atteste notre leadership. Nous avons rencontré les représentants du Bangladesh en août dernier, et d'autres gardes côtières internationales ont fait part de leur intérêt à venir au Canada pour en apprendre davantage sur notre système de recherche et de sauvetage et pour discuter de nos pratiques exemplaires.

Other countries are not solely interested in our SAR system, but also in our other services: marine communications, traffic services and environmental response, for example.

[Translation]

When comparing Canada to other countries for maritime search and rescue, it is important to note that each country that is party to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) is required to ensure their SAR programs contain core elements, that is, they are required to adhere to certain norms and operational procedures. However, these countries have the flexibility to establish their respective SAR program based on the particular demands of each country's environment — the geography and length of the coastline, the level of maritime activity, et cetera.

This makes for difficult comparative analysis of each SAR system; however, when we look at the search and rescue systems of the United States, Australia, and the United Kingdom, there are many similarities with Canada's SAR system. Notably, all four countries have 24/7 search and rescue operations and all complement their maritime search and rescue system with volunteer services or auxiliaries. The readiness postures are also comparable, with 30-minute reaction time as the standard.

[English]

But there are also major differences. For example, the simplest one, probably, is that the United States Coast Guard is considered part of their Armed Forces within the Department of Homeland Security and in 2015 had a budget of \$9.8 billion, 43,000 active duty members and 8,000 reservists.

I would like to follow up on a line of questioning from the committee last week regarding our needs in order to improve the maritime SAR system.

One area that could benefit from additional focus is prevention. Preventing SAR incidents from occurring in the first place is always preferable to the risky business of heading out into normally difficult weather to respond to people in distress. Maritime SAR prevention is done through education about boating safety, regulations requiring safety equipment such as personal flotation devices, or PFDs, and having communications on board the vessel and knowing how to use them, to name just a few.

An example that I typically use to illustrate the importance of prevention is when there were changes to PFD regulations years ago that allowed a variety of colours to be used, in conjunction with promotion of their use and a public awareness campaign,

Je tiens en outre à souligner que ces pays s'intéressent non seulement à notre système de recherche et de sauvetage, mais aussi à nos autres services, comme les Services de communication et de trafic maritimes et l'Intervention environnementale.

[Français]

Lorsque l'on compare le système de recherche et de sauvetage du Canada à celui d'autres pays, il est important de noter que chaque pays signataire de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) est tenu de veiller à ce que ses programmes de recherche et de sauvetage contiennent les éléments de base obligatoires et à ce qu'ils respectent certaines normes et procédures d'exploitation. Toutefois, ces nations ont également la souplesse d'établir leur propre programme de recherche et de sauvetage en se fondant sur les demandes particulières de leur milieu, notamment la géographie, la longueur du littoral de leur pays, le niveau d'activités maritimes, et cetera.

Il est donc difficile d'effectuer une analyse comparative des divers systèmes de recherche et de sauvetage. Cependant, en examinant les systèmes des États-Unis, de l'Australie et du Royaume-Uni, on remarque qu'ils présentent de nombreuses similitudes avec celui du Canada. Notons que les quatre pays mènent des opérations de recherche et de sauvetage 24 heures sur 24 et qu'ils complètent leur système à l'aide de services bénévoles ou auxiliaires. En effet, leur état de préparation est également comparable, car ils ont fixé chacun un délai d'intervention de 30 minutes.

[Traduction]

Mais il existe aussi de grandes différences. Par exemple, la garde côtière des États-Unis est considérée comme une composante des forces armées du département de la Sécurité intérieure du pays et, en 2015, elle bénéficiait d'un budget de 9,8 milliards de dollars et comptait 43 000 membres en service actif et 8 000 réservistes.

J'aimerais effectuer un suivi sur la série de questions posées par le comité la semaine dernière concernant ce qu'il faudrait pour améliorer notre système de recherche et de sauvetage en mer.

La prévention est un domaine qui pourrait profiter d'une attention supplémentaire. La prévention des incidents nécessitant une intervention de recherche et de sauvetage est toujours préférable aux sorties risquées dans des conditions météorologiques habituellement difficiles pour porter assistance aux personnes en détresse. La prévention en matière de recherche et de sauvetage en mer requiert une sensibilisation à la sécurité nautique, des règles relatives aux outils de communication à bord du navire, pour n'en nommer que quelques aspects.

Ainsi, c'est un exemple que j'emploie souvent et qui illustre l'importance de la prévention, les changements qui ont été apportés aux règles sur les vêtements de flottaison individuels afin d'autoriser l'utilisation de diverses couleurs, combinés aux

which significantly reduced the number of drownings from boating accidents.

In search and rescue, investments in prevention could have a significant impact on reducing the number of incidents and fatalities. The Coast Guard does place effort on the prevention side of maritime search and rescue, in collaboration with Transport Canada, by promoting the use of PFDs and emergency position indicator beacons and letting someone know the details of your trip when you are out on the water. These types of things have an enormous impact on saving lives.

[*Translation*]

To conclude, Mr. Chair, the Coast Guard demonstrates every day of the year the importance we place on the safety of mariners at sea and we work continually to improve our operations and share our best practices with our international partners.

I also want to particularly emphasize the incredible efforts our Coast Guard personnel. We are not simply an organization, but more importantly one that is formed and built upon the women and men who put every ounce of their hearts into helping people on the water.

We would be very happy to answer your questions now.

[*English*]

The Chair: Thank you. I want to go to the deputy chair of our committee, Senator Hubley, for a question, please.

Senator Hubley: Thank you very much, Mr. Chair, and, of course, thank you for your presentation, Mr. Lick. It's nice to see you again.

As you will know, the Canadian Coast Guard Auxiliary is a private, not-for-profit, registered charity. Its members volunteer their time and vessels to assist in search-and-rescue operations. Between 80 and 100 Islanders volunteer, many of them fishermen in my home province. In 2012, DFO conducted a comparative analysis of the Coast Guard auxiliary and other voluntary marine search-and-rescue organizations found elsewhere, and you mentioned the United Kingdom and Australia.

One finding was that the others are more self-sufficient financially. They rely on corporate sponsors and fundraising activities. The analysis concluded that the Coast Guard should look at other ways to fund the auxiliary.

campagnes de sensibilisation du public et de promotion de leur utilisation, ont permis de réduire le nombre de noyades lors des incidents de navigation.

En ce qui concerne la recherche et le sauvetage, des investissements dans la prévention pourraient avoir des répercussions importantes sur le nombre d'incidents et de décès. En collaboration avec Transports Canada, la Garde côtière déploie effectivement des efforts de prévention, en plus de ses activités de recherche et de sauvetage, en faisant la promotion du port de vêtements de flottaison individuels, de l'utilisation de balises et de radiobalises de localisation des sinistres et en rappelant l'importance d'informer quelqu'un des détails de son voyage lorsqu'on sort en mer. Ces précautions ont une énorme incidence et permettent de sauver des vies.

[*Français*]

En conclusion, monsieur le président, la Garde côtière démontre chaque jour l'importance qu'elle accorde à la sécurité des navigateurs. Nous nous efforçons également d'améliorer de façon continue nos opérations et de partager nos pratiques exemplaires avec nos partenaires internationaux.

De plus, je tiens particulièrement à souligner les efforts incroyables déployés par nos employés, car nous sommes une organisation constituée de personnes qui se donnent corps et âme pour aider les gens sur l'eau.

C'est avec plaisir que nous répondrons maintenant à vos questions.

[*Traduction*]

Le président : Merci. Je cède la parole à la vice-présidente de notre comité, la sénatrice Hubley.

La sénatrice Hubley : Merci beaucoup, monsieur le président, et bien entendu, merci de votre présentation, monsieur Lick. Ça fait plaisir de vous revoir.

Comme vous le savez, la Garde côtière auxiliaire canadienne est un organisme de bienfaisance enregistré privé, sans but lucratif. Ses membres participent bénévolement avec leurs propres embarcations à des opérations de recherche et sauvetage. Dans ma propre province, elle compte entre 80 et 100 insulaires bénévoles, dont bon nombre de pêcheurs. En 2012, le MPO a effectué une analyse comparative de la Garde côtière auxiliaire et d'organismes bénévoles de recherche et sauvetage maritimes d'autres pays; vous avez mentionné le Royaume-Uni et l'Australie.

Nous avons découvert que ces autres organismes sont plus autonomes financièrement. Ils comptent sur des commanditaires et des collectes de fonds. L'analyse en conclut que la Garde côtière devrait chercher d'autres moyens de financer la Garde côtière auxiliaire.

My questions would be: Has the Coast Guard looked into new ways of auxiliary funding? And what would be the feasibility of funding the auxiliary in a different way?

Mr. Lick: Thank you for your question. I think it is worthwhile spending a few seconds on looking at the auxiliary across the country. We do find that there are very significant differences in how each of the five auxiliary organizations are run and managed by their particular volunteers that make up their auxiliary units across the country.

When we look at the West Coast, for example, we see that the contributions that are either through corporate or charitable donations from the public or communities makes up a much more significant part of their budget on the West Coast versus the contributions that we make to the auxiliary across the country.

When we move farther east through the central and Arctic region, Ontario, Quebec and so on out to the East Coast, we see, generally, that those particular donations make up a smaller and smaller proportion as we move across the country. I'm not going to try to explain why, but I think we do see those differences as you move across.

We generally don't treat each of the organizations much differently. We try to ensure that the efforts in either training or exercising with them are very much the same across the country from the Canadian Coast Guard's perspective.

In the past, we've explored, generally, what we can do to improve the representation of the auxiliary and find further funding mechanisms for the auxiliary. The auxiliary, in fact, does come to us periodically to suggest ways in which they may be able to fund their organizations a bit differently. But they are each structured differently and have different populations to deal with, and truly we have not come to one way of doing it across the country that would make each organization better and a bigger part of the search-and-rescue system. It's not that that's tragic or anything; it's just that they are just different across the country.

I can't really answer your question definitively in the sense that there is one way of going about it. We explore every year with the five auxiliary organizations, generally, at SARscene, which is happening next week, where all the auxiliaries get together. We discuss how they're progressing and advancing, whether with regard to exercises, training or whatever.

We also talk about the business of each organization, and that's the forum we use to understand their needs and what might be a better way of managing their organization. For example, one of those ways that is important to each of the organizations is tracking information about their members and the actual business of running a charity. That's important to them, and we've come up with various ways. In fact, the RCM SAR, which is the auxiliary organization out west, came up with an excellent software program that allows them to track their business, each of their members and the parts of running a volunteer

Ma question est la suivante : la Garde côtière a-t-elle envisagé d'autres moyens de financer la Garde côtière auxiliaire? Dans quelle mesure la Garde côtière auxiliaire pourrait-elle se financer autrement?

M. Lick : Merci de me poser la question. Je crois que ça vaut la peine de consacrer quelques secondes à la Garde côtière auxiliaire d'un bout à l'autre du pays. Nous voyons des différences marquées dans la façon dont les cinq organismes auxiliaires sont menés et gérés par leurs bénévoles respectifs partout au pays.

Sur la côte Ouest, par exemple, nous voyons que les contributions qui proviennent de dons d'entreprises ou dons de charité du public ou de collectivités constituent une part plus importante du budget de l'organisme que ce que nous versons à ces organismes à travers le pays.

Plus à l'est par contre, dans les régions du centre, de l'Arctique, de l'Ontario, du Québec et jusque sur la côte Est, nous remarquons que ces dons représentent graduellement une part de plus en plus petite du budget. Je ne vous en expliquerai pas les raisons, mais je crois que nous voyons ces écarts au fur et à mesure que nous avançons vers l'est.

En général, nous traitons ces organismes de la même manière. Nous tentons de faire en sorte que les efforts consacrés à la formation ou à l'entraînement de ces groupes soient relativement semblables, du point de vue de la Garde côtière canadienne.

Dans le passé, nous avons cherché, en général, des moyens d'améliorer la représentation de la Garde côtière auxiliaire et d'autres méthodes de financement. En fait, la Garde côtière auxiliaire nous fait part de temps à autre de possibles moyens légèrement différents de financer ses organismes. Comme ils sont tous structurés différemment et desservent des populations différentes, je dois dire sincèrement que nous n'avons pas trouvé une façon de faire unique pour l'ensemble du pays afin d'améliorer chacun d'eux et de leur donner un rôle plus important dans le système de recherche et sauvetage. Ce n'est pas grave; ils sont tout simplement différents.

Je ne peux pas vous répondre qu'il y a une seule façon de faire. Tous les ans, nous évaluons toutes les avenues avec les cinq organismes auxiliaires, généralement lors de SARscene, qui aura lieu la semaine prochaine, auquel participent tous les organismes auxiliaires. Nous discutons de leur évolution et de leurs progrès en ce qui concerne les exercices, la formation, et cetera.

Nous parlons également des activités de chaque organisme. Nous profitons de cette occasion pour comprendre leurs besoins et trouver une meilleure méthode de gestion. Par exemple, tous les organismes ont jugé qu'il est important d'effectuer le suivi des renseignements concernant les membres et des activités de gestion des organismes. Pour eux, cela est important et nous leur avons suggéré diverses façons de faire. En fait, l'organisme de recherche et sauvetage de la Marine royale canadienne, qui est l'organisme dans l'Ouest, a conçu un excellent programme informatique qui lui permet de suivre ses activités, chacun de ses membres et les

organization. Over the last number of years, we have tried to move that across the country to help each organization become more efficient.

That's a long-winded way, I think, to say we don't have a definitive answer. Every year, we explore with each organization ways to improve them. In some cases, as we did in the last budget, we are investing more in the North, as an example, in that auxiliary, to help with some of the gaps we see at the Arctic at this point.

Senator Hubley: You may have answered my next question, but do you see a difference in the level of participation in each of these five units because of their financial situations? Are there limits?

Mr. Lick: When we look at each organization across the country, we see the differences. Many of the differences have to do with their members and who they are, whether they are pleasure boaters or volunteers who give their time to be on stand-by for search-and-rescue calls and may have a dedicated vessel that allows them to do that. When we move further east, we generally see many more fishermen who already own their own boats for the purposes of commercial fishing. They are already out there, in many cases, in the areas where search-and-rescue is happening.

Typically, when we have the Southwest Nova fishery that happens at certain times during the year, that's one of the more risky areas where we see search and rescue calls, but we also see that many of the members who make up the auxiliary on the East Coast are actually out there fishing with their own colleagues. So, in general, as we talked about over some of the appearances here, many of those are vessels of opportunity — we call them — in terms of the SAR system, but, in terms of auxiliary, they are there already and are usually the first ones to respond.

There are, very much, differences in the population of each charity. Some are able to put more time in, and time is a part of that resource. Some are able to put more time into volunteering. Some, like commercial fishermen, may not be able to because they are actually out there trying to make a living, but they are an absolutely vital part of the SAR system that makes up the auxiliary.

Senator Raine: As follow up, as I understand our fire departments and how many of them are trained in first aid and trained to a very high standard in that, they are volunteer firemen and also trained in search and rescue and other skills. But they have a job, and, when there is an incident, they drop everything and go and are called out. That is the same thing with these fishermen who are fishing. When there's an incident, they drop everything and go to help. So it is very similar to what takes place all across the country in mobilizing people who are trained, and

divers volets de la gestion d'une organisation bénévole. Ces dernières années, nous avons tenté de mettre en place le système partout au pays pour accroître l'efficacité des organismes.

C'est tout un détour, je crois, pour vous dire que nous n'avons pas de réponse définitive. Chaque année, nous cherchons avec chacun des organismes des façons de les rendre meilleurs. Parfois, comme nous l'avons fait dans le cadre du dernier budget, nous investissons plus dans le Nord, par exemple, dans la Garde côtière auxiliaire de cette région, pour combler certaines des lacunes que nous observons dans l'Arctique.

La sénatrice Hubley : Vous avez répondu à ma prochaine question, mais pouvez-vous me dire si vous voyez une différence sur le plan du taux de participation à chacun de ces cinq organismes en raison de leur situation financière? Y a-t-il des limites?

M. Lick : Lorsque nous regardons chacun des organismes du pays, nous voyons les différences. Nombre de ces différences concernent leurs membres et qui ils sont; s'il s'agit de plaisanciers ou de bénévoles qui donnent de leur temps en se tenant prêts à intervenir en cas d'appel et qui possèdent une embarcation leur permettant d'intervenir. Plus à l'est, il y a en général plus de pêcheurs qui possèdent leur propre bateau de pêche commerciale. Souvent, ils se trouvent déjà en mer, là où ont lieu des opérations de recherche et sauvetage.

Habituellement, la pêche au large du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, qui a lieu quelques fois au cours de l'année, s'effectue dans l'une des zones d'où proviennent les appels de détresse, mais nous savons que de nombreux membres de l'organisme auxiliaire y participent avec leurs collègues. Ainsi, en général, comme nous l'avons déjà mentionné lors de comparutions précédentes, nombre de ces navires sont ce que nous appelons des navires de passage, dans le domaine de la recherche et du sauvetage. Ils sont déjà sur place et, comme ils font partie de la Garde côtière auxiliaire, ils sont généralement les premiers à intervenir.

Il y a beaucoup de différences entre les membres de chaque organisme. Certains peuvent consacrer plus de temps, et le temps est un des aspects. Certains peuvent consacrer plus de temps au bénévolat. D'autres, comme les pêcheurs commerciaux, ne peuvent pas parce qu'ils sont en mer pour gagner leur vie, mais ils constituent un élément vital du système de recherche et sauvetage de la Garde côtière auxiliaire.

La sénatrice Raine : Pour faire suite à ce que vous venez de dire, je dirais que, de la même façon, nos services des incendies peuvent compter sur des pompiers volontaires, qui ont reçu une formation en premiers soins et une formation de très haute qualité. Ils sont également formés en recherche et sauvetage et dans d'autres domaines. Toutefois, ils ont un travail et, lorsque survient un incident, ils laissent tout tomber pour intervenir en cas d'appel. C'est la même chose avec ces pêcheurs qui sont en mer. En cas d'incident, ils laissent tout tomber pour intervenir. C'est

the big key is in the training. If those people are willing to do that and able to be trained, then that's really what we need as the backbone, if you like, of our manpower for those incidents.

Mr. Lick: The one thing I would add to that, senator, is that, certainly, training is a vital part of making sure, for any volunteer organization but, in this case, the Coast Guard auxiliary, that our members of the auxiliaries are ready and able to respond. At the same time — we talked about it the last time — exercising is also a tremendous part of the training, in essence, that goes on to make sure that people take the knowledge that they got through the training and actually use it on the water. So both go together. In fact, we did bring with us some examples of our exercise schedule that we can talk to you about as well.

Senator Poirier: Thank you, gentlemen, for being here. It's good to see you again. In the last several months, there have been a lot of reports on our aging fleets and the need to renew them. We have a long-term plan with the National Shipbuilding Procurement Strategy. When comparing with other countries how we are performing in the delivery of the vessels for maritime SARs, where do we stand?

Mr. Lick: I'll introduce the topic. Then I would ask Mr. Mes to actually talk about some of the renewal projects. He has project directors that actually work with the teams to deliver those projects. As part of our Fleet Renewal Plan from 2012, in which it was announced in budget that we received \$5.2 billion to renew the next phase of the fleet — it becomes the next phase of renewal of the fleet — that was in addition to projects already under way to renew, in particular, some of our larger science vessels. In total, we have — and we mentioned it last week — about \$7 billion worth of committed funding for those projects.

In particular, in terms of SAR system though, what we talked about last time also was the age of our SAR fleet. In fact, it is much younger because of recent investments. In some cases, not so recent but certainly over the 1990s. Now, as we are investing in a new project to renew our higher endurance SAR lifeboats, the age of our SAR lifeboats is actually quite a bit younger than most of our larger vessels. So we are working at advancing what makes up pretty well the heart and soul of our SAR system in terms of the in-shore and near-shore lifeboats that actually respond to calls.

Many of our calls are in-shore and near-shore, so they make up the heart and soul of our SAR system. I'd ask Mr. Mes to talk about how our most recent project is actually advancing.

donc très semblable à ce qui se fait partout au pays en matière de mobilisation de personnes qui ont reçu une formation, ce qui est essentiel. Si ces personnes sont prêtes à s'engager et à suivre une formation, c'est ce dont nous avons réellement besoin pour soutenir, si je puis dire, nos effectifs qui interviennent lors d'incidents.

M. Lick : J'aimerais ajouter à cela, madame la sénatrice, que la formation est une composante essentielle pour s'assurer que les membres de tout organisme bénévole, dans le cas qui nous concerne, la garde côtière auxiliaire, sont prêts à intervenir et sont en mesure de le faire. Il faut aussi souligner que — et nous avons abordé cela la dernière fois — la pratique représente une très grande partie de la formation, car elle permet essentiellement de consolider les acquis de la formation en les mettant en pratique en mer. Les deux vont de pair. De ce fait, nous avons apporté des exemples de notre calendrier d'exercices pratiques et pouvons en discuter avec vous.

La sénatrice Poirier : Je vous remercie de votre présence messieurs. Il est agréable de vous revoir. Au cours des derniers mois, il y a eu de nombreux rapports à propos de nos flottes vieillissantes et de la nécessité de les remplacer. Nous avons une Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale à long terme. Comparativement aux autres pays, où nous situons-nous en matière de livraison de navires destinés à la recherche et au sauvetage en mer?

M. Lick : Je vais en parler en général, et j'inviterai ensuite M. Mes à aborder plus en détail certains des projets de renouvellement. Il est en contact avec des directeurs de projet qui travaillent directement avec les équipes chargées de mener les projets à terme. Dans le cadre du Plan de renouvellement de la flotte de 2012, dans lequel il était annoncé qu'un budget de 5,2 milliards de dollars serait alloué à la prochaine étape de renouvellement de la flotte. Cela s'ajoute à d'autres projets de renouvellement en cours, plus précisément le renouvellement de nos navires scientifiques de plus grande taille. Au total, tel que nous l'avons mentionné la semaine dernière, environ 7 milliards de dollars ont été affectés à ces projets.

La dernière fois, en ce qui concerne particulièrement nos activités de recherche et de sauvetage, nous avons aussi abordé l'âge de notre flotte. En fait, elle n'est pas aussi vieille en raison de récents investissements. Certains investissements sont plus ou moins récents, mais ils ne remontent pas au-delà des années 1990. À l'heure actuelle, puisque nous investissons dans un nouveau projet de renouvellement de nos bateaux de sauvetage de grande autonomie, l'âge de nos bateaux de sauvetage est en fait bien inférieur à celui de la plupart de nos navires de plus grande taille. Nous travaillons donc à l'amélioration de ce qui constitue le cœur et l'âme de nos activités de recherche et sauvetage, à savoir nos bateaux de sauvetage sur les côtes et près des côtes, qui servent à répondre aux demandes d'intervention.

La plupart de nos interventions se font sur les côtes et près de celles-ci, ce qui constitue le cœur et l'âme des activités de recherche et de sauvetage. J'invite M. Mes à dire quelques mots au sujet de l'évolution de notre plus récent projet.

Marc Mes, Director of Operational Support, Canadian Coast Guard: Mr. Lick mentioned that the lifeboat fleet itself is probably the newest part of our fleet, but, at the same time, with the use that they get, we have undertaken, based on some funding we just received, to renew that fleet. Fifteen new lifeboats will begin to be delivered to the Coast Guard at the end of next year and over the next year and a half, whereby some of those lifeboats will be replaced with a bit of a bigger and better boat, specific to the areas in which we need to have these assets.

I think that, from a life and from a search and rescue perspective, that investment is being made based on the requirements of our fleet and based on the requirements of the community to ensure maritime safety and the safety of those on the water. That's a project that is moving along very nicely. The two shipyards, one in Ontario and one in Quebec, are delivering those over the next year and a half.

Senator Poirier: Some other jurisdictions have a single agency for procurement instead of the multi-department approach that we have here in Canada. Are you aware whether this approach has been beneficial for those countries' maritime SARs?

Mr. Lick: I don't tend to be an expert in the procurement world. However, let me just touch on the system that we have currently.

When we developed what, at that time, was the National Shipbuilding Procurement Strategy, back in 2012-13, I was actually a part of it. So I have a lot of information, a lot of background, in that. At that time, we looked at what was, in particular, a problem with the bust and boom cycle that the shipbuilding industry in Canada has experienced over the decades, where governments would invest very ad hoc funds into renewing our particular fleets. Unless there is a stable requirement for shipbuilding over the decades, that boom and bust cycle kills the industry. So that was the major problem that we were trying to address, alongside the fact that our fleets were aging, both on the navy side and in the Canadian Coast Guard.

There was a requirement, the demand from our federal fleets, for ships that we needed over the next 30, 40, 50 years, and, at the same time, we wanted to avoid the problems that we experienced over the decades with the boom and bust cycle. That is what the NSPS was created, and now they have termed it the NSS because we've gotten past the procurement side of it. In terms of two particular shipyards, they will build our new, large vessels into the future — Irving Shipbuilding in Halifax and Vancouver Shipyards in Vancouver.

In terms of the procurement approach, when it was decided by the government at the time, that was decided to be the best approach for our particular country. It may be different in other countries where there is a bigger demand from the federal fleets, a

Marc Mes, directeur du soutien opérationnel, Garde côtière canadienne : M. Lick a mentionné que, bien que les bateaux de sauvetage sont les plus récents de la flotte, nous avons entrepris de les renouveler en raison de leur fréquence d'utilisation, grâce à du financement que nous avons récemment obtenu. Quinze nouveaux bateaux de sauvetage seront livrés à la Garde côtière d'ici les 12 à 18 prochains mois. Certains de ces bateaux seront remplacés par de meilleurs modèles de plus grande taille destinés à effectuer des tâches particulières où besoin il y a.

D'un point de vue de recherche et de sauvetage, cet investissement est réalisé selon les besoins de la flotte, afin de répondre aux besoins de la communauté en matière de sécurité maritime et de sécurité des personnes sur l'eau. Ce projet se déroule harmonieusement. Les deux chantiers navals, l'un en Ontario et l'autre au Québec, procéderont à leur livraison au cours des 18 prochains mois.

La sénatrice Poirier : Certains autres pays disposent d'un seul organisme chargé de l'approvisionnement, comparativement au Canada qui fonde son approche sur plusieurs ministères. Savez-vous si cette approche a été bénéfique en matière de recherche et de sauvetage en mer chez ces autres pays?

M. Lick : Je ne suis pas un expert dans le domaine de l'approvisionnement. Je vais cependant aborder le système que nous avons actuellement en place.

Je faisais partie de l'équipe qui a élaboré la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale en 2012-2013. Je compte donc énormément d'expérience et de connaissances dans le domaine. À cette époque, nous avons étudié le problème du cycle de vie d'expansion et de ralentissement qui affligeait l'industrie de la construction navale depuis des décennies au Canada, durant lesquelles les gouvernements investissaient des fonds de façon très ponctuelle dans le renouvellement de nos flottes. À moins que les besoins en matière de construction navale soient constants au fil des décennies, ce cycle de surchauffe et de récession tuera l'industrie. Cela constituait le problème majeur que nous tentions de régler, auquel s'ajoutait le fait que nos flottes étaient vieillissantes dans la marine que dans la Garde côtière canadienne.

Il y avait les besoins en navires pour les 30, 40 et 50 prochaines années, et, en même temps, nous voulions éviter le problème que nous avons connu lors des décennies précédentes en raison du cycle d'expansion et de ralentissement. C'est à ce moment que la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale a été créée. Elle porte désormais le nom de Stratégie nationale en matière de construction navale, puisque l'étape de l'approvisionnement est maintenant révolue. Deux chantiers navals en particulier construiront nos nouveaux navires de grande taille à l'avenir, soit Irving Shipbuilding à Halifax et Vancouver Shipyards à Vancouver.

En ce qui concerne la stratégie d'approvisionnement, le gouvernement à l'époque a déterminé qu'il s'agissait de la meilleure stratégie pour notre pays. Cela peut être différent pour d'autres pays où il y a de plus grands besoins en matière de

bigger demand for commercial shipbuilding, but the mixture of commercial shipbuilding and federal demands, whether it's coast guards, whether it's our Coast Guard, whether it's the navy, whether it's ferries, the demand in Canada just isn't generally high enough and continuous enough to support four, five or six large shipyards. That is why procurement decided to contract for two major shipyards to fulfill our needs in terms of federal shipbuilding over the next long period of time, 30 years.

I think, in the end, we determined that it was the best approach. In reality, we are at the beginning of this. We are at the beginning of this 30-year cycle where we have analyzed it to see that it is the best approach. We will see, over the next 30 years, whether it was the best approach — way past our careers, I think — but, at this time, we have the Offshore Fisheries Science Vessels being built in Vancouver Shipyards. OFSV number one is planned to be completed by the end of 2017. They've already started construction, cutting steel, putting the blocks together, on number two of the three vessels. We are getting into the design stages with the shipyard on the offshore oceanographic science vessel, which will be the fourth in the series.

From the Canadian Coast Guard's perspective, we're actually seeing ships built. That's a good thing.

Senator Poirier: I also know that in other jurisdictions, such as Norway, their coast guards have leased some vessels. That gave them a more modern and cost-effective fleet to deliver their services, they're saying. Could you provide more details on the participation of the private sector in the delivery of maritime SAR services in other countries? What would be the advantages and disadvantages to the Canadian Coast Guard?

Mr. Lick: In terms of private sector participation — I'll set aside the auxiliary, which is essentially the charitable organization, which many countries adhere to as a means of delivering search and rescue. In the private sector part of the system, there are vessels of opportunity, and we've already talked about those. That has been a centuries-old way of delivering search and rescue in the world. Vessels of opportunity are required by the Law of the Sea to respond if there's a vessel in distress.

In terms of what you're asking, over the years, the Canadian Coast Guard has leased vessels. Leased vessels, particularly the ones most recently, have generally been small vessels for conservation and protection purposes. We saw some gaps there and we weren't able to get the new small vessels built. We also chartered at the very beginning what is now the Canadian Coast Guard Ship *Terry Fox*, which was a large offshore oil platform vessel. We leased at the very start of it, and then found that if you're leasing for long periods of time, like most things in our economy, it doesn't make the most economic sense if you have the funds to be able to buy it at the beginning, because then you can amortize those costs over the years. The company that is leasing

flottes fédérales ou de construction navale commerciale. Cependant, la demande au Canada tant commerciale que gouvernementale, qu'elle provienne des gardes côtières, de la Garde côtière canadienne, de la marine ou des services de traversier, n'est généralement pas assez suffisante ou régulière pour soutenir quatre, cinq ou six chantiers navals. C'est pour cette raison que les responsables de l'approvisionnement ont octroyé un contrat à deux chantiers navals majeurs pour répondre aux besoins du gouvernement fédéral en matière de construction navale au cours des 30 prochaines années.

Ultimement, nous avons déterminé qu'il s'agissait de la meilleure stratégie. Nous en sommes cependant au tout début. Nous sommes au début de ce cycle de 30 ans, pour lequel nous avons jugé qu'il s'agissait de la meilleure approche. Nous ne saurons qu'au terme de ces 30 années — bien au-delà de notre carrière à mon avis — s'il s'agissait de la meilleure stratégie. Dans l'intervalle, les navires hauturiers de science halieutique sont en construction au chantier naval Vancouver Shipyards. Le premier NESH devrait être terminé d'ici la fin de 2017. La coupe d'acier et l'assemblage de blocs sont déjà entamés pour la construction du deuxième des trois navires. Le quatrième de la série, le navire hauturier de science océanographique, en est à l'étape de la conception au chantier naval.

Les navires de la Garde côtière canadienne sont en pleine construction. C'est une bonne chose.

La sénatrice Poirier : Je sais également que certains autres pays tels que la Norvège louent des navires destinés aux gardes côtières. Ils affirment que cela leur permet de disposer d'une flotte plus moderne et rentable pour la prestation des services. Pouvez-vous en dire davantage sur la participation du secteur privé à la prestation de services de recherche et sauvetage dans d'autres pays? Quels seraient les avantages et les inconvénients pour la Garde côtière canadienne?

M. Lick : S'agissant de la participation du secteur privé — je ne tiendrai pas compte des unités auxiliaires, puisqu'elles font plutôt office d'organismes de bienfaisance — de nombreux pays y ont recours pour la prestation de services de recherche et sauvetage. La participation du secteur privé concerne les navires de passage, dont nous avons déjà parlé. Leur contribution aux activités de recherche et sauvetage existe depuis des siècles à l'échelle planétaire. Les navires de passage ont l'obligation de porter secours à un navire en détresse en vertu du droit de la mer.

Pour répondre à votre question, je peux vous dire que la Garde côtière canadienne a loué des navires au fil des ans. Les navires loués, particulièrement ceux loués dernièrement, sont généralement de petits navires destinés à la conservation et à la protection. Nous avons observé certaines lacunes dans ce domaine et n'avons pas été en mesure de faire construire de nouveaux navires de petite taille. Nous avons également affrété dès le départ le navire de la Garde côtière canadienne *Terry Fox*, un navire de grande taille de ravitaillement de plate-forme de forage pétrolier en mer. Nous avons loué au début, mais nous avons constaté que la location à long terme, comme c'est généralement le cas, n'est pas ce qu'il y a de plus rentable

to you — you don't have to pay for that profit and so on. If we have a long-term need for a SAR vessel, generally it makes more sense for us to procure, construct and build or buy the vessel than it does for us to lease.

To come back to your question, if there is a short-term requirement where the industry is not able to respond in a manner where we have a gap and it might be that one of our vessels has a technical problem we're unable to fix fast enough, then there may be opportunities for us to lease a vessel.

One of the problems with vessels capable of responding to SAR is that they are highly equipped vessels capable of going out on very rough seas with equipment that allows the crew on board to be able to recover people. They're highly capable vessels, particularly for the search and rescue world. When we get into the offshore world, though, many vessels that are out there can do that. Many of the offshore oil platform supply vessels can do some of that work; in fact, many of our vessels are actually constructed or designed after some of those types of vessels.

In conclusion, if there's a short-term gap, it does make sense in some cases to lease. Generally it can be a bit difficult in the SAR world, except for the offshore type vessels that could be out there. But in the long term, it makes more sense economically for almost any organization to procure a vessel and amortize it over the lifetime of the vessel.

The Chair: Senator Raine, do you have a supplemental on that?

Senator Raine: Just to go back a minute with the smaller lifeboats that you're renewing, a few years ago I believe they took away the lifeboats or rescue boats from the manned lighthouses on the West Coast. I could never figure out why they did that, because those lighthouses are for the most part in areas where there are perilous waters and where there were accidents. Some of the light keepers had their own boats, but it seems to me that if there's any possibility of using those lifeboats in coordination with the lighthouse keepers, would that be an option, or do you find it's just not part of the SAR system? How are the lighthouse keepers integrated into the SAR system?

Mr. Lick: I will touch on a couple of points. With the lighthouse keepers in the past, many of the lighthouses were manned by one light keeper, or maybe a light keeper with a family. One of the requirements for our own operations, for safety purposes, is that you don't go out in a boat alone. That is highly dangerous.

lorsqu'on dispose des fonds nécessaires pour acheter dès le départ, puisque de cette façon, il est possible d'amortir les coûts au fil des ans. On n'a pas à financer les profits de l'entreprise locatrice. Si nous avons besoin d'un navire de recherche et sauvetage à long terme, il est plus logique de faire construire un navire et de l'acheter plutôt que d'en louer un.

Toujours au sujet de votre question, je dirais que la location d'un navire a sa raison d'être lorsqu'il y a un besoin à court terme, auquel l'industrie n'est pas en mesure de répondre, et qu'il y a un problème technique avec un de nos navires que nous sommes dans l'impossibilité de régler en temps opportun.

L'un des principaux problèmes avec les navires de recherche et sauvetage est qu'ils sont très bien équipés afin de permettre à l'équipage à bord de procéder au sauvetage de personnes lorsque la mer est très agitée. Ce sont des navires très bien adaptés aux activités de recherche et sauvetage. Lorsque nous sommes en zone extracôtière, plusieurs navires qui s'y trouvent déjà peuvent aussi être utilisés pour mener ce genre d'activités. De nombreux navires de ravitaillement de plate-forme de forage pétrolier en mer peuvent accomplir ces activités. En fait, la conception d'un grand nombre de nos navires s'inspire de ces navires.

En terminant, je dirais qu'il peut être à propos de louer dans certains cas, notamment s'il y a un besoin à combler à court terme. Il est plus difficile de procéder de cette façon dans le domaine de la recherche et du sauvetage, excepté pour les navires de type extracôtier qui se trouvent déjà en mer. Cependant, à long terme, il est plus rentable pour la plupart des organisations de faire l'achat d'un navire et d'amortir son coût sur toute sa durée de vie.

Le président : Sénatrice Raine, avez-vous quelque chose à ajouter?

La sénatrice Raine : Je vais revenir un instant sur le sujet des bateaux de sauvetage de plus petite taille que vous renouvelez à l'heure actuelle. Il y a quelques années de cela, je crois, les bateaux de sauvetage ont été retirés des phares gardés sur la côte Ouest. Je n'ai jamais compris pourquoi cela avait été fait, puisque la majorité de ces phares sont situés dans des zones d'eaux périlleuses où des accidents surviennent. Certains gardiens de phare disposaient de leurs propres bateaux, mais il me semble que s'il y a une possibilité d'utiliser les bateaux de sauvetage de concert avec ceux des gardiens, cela serait-il une option? Ou est-ce que cela ne fait tout simplement pas partie du système de recherche et de sauvetage? Dans quelle mesure les gardiens sont-ils intégrés au système de recherche et de sauvetage?

M. Lick : Je vais aborder quelques points. Auparavant, la plupart des phares étaient gardés par une seule personne ou parfois une personne accompagnée de sa famille. L'une des exigences en matière de sécurité dans le cadre de nos activités est de ne jamais aller seul en mer. Cela est très dangereux.

It's the same thing for a fire department: You generally do not go into a burning house by yourself. You always have a buddy with you, if you want to think about it that way. You always have backup.

That is vital to the safety of our employees, whether it's light keepers or our crews who man our vessels or fast-rescue craft. Those vessels always go out with a crew more than one; in fact, they're generally manned by a crew of three. You need one person to drive the vessel and two people sometimes to get people into the boat.

For safety purposes, we never go single-handed.

In terms of the light keepers themselves at lighthouses, they were certainly some eyes out on the water, but they are fairly limited in their ability to actually provide us more information than many of the technologies that we already have out there. If there is a vessel in distress, for example, the radio communications that I talked about in my opening remarks are the most vital piece of equipment you have to communicate your distress to our whole SAR system. Without those radios or means of communicating — in fact, in some cases, it may be by cellphone nowadays, but those are part of the SAR system as well.

Like a 911 call, you need to communicate your distress. Our whole infrastructure across the country is set up to receive those calls, with all the towers out there. All those calls are directed to our Marine Communications and Traffic Service Centres. They receive the calls, activate the SAR system and communicate with our JRCCs in order to activate the system and get a vessel out there to respond.

Light keepers generally don't make up a large part of that because the radios automatically connect into the SAR system with the infrastructure we have. They provide some information locally about weather, and it is important to understand what weather is out there that may not be captured by some of the technology, but that is fairly limited at this point in time.

Senator Eaton: Reading my notes and comparing our Coast Guard to others, it seems that the Royal Danish Navy, the Norwegian Coast Guard, Iceland, Finland and the United States are all considered military or semi-military. Why aren't you military? What would be the advantages or the disadvantages of being incorporated and reporting to the Department of National Defence?

Mr. Lick: I'm going to answer that with Mr. Mes, because he has a tremendous background on the arming side of the house in terms of what we've looked at and so on.

Il en est de même pour un service d'incendie : généralement, on n'entre pas dans une maison en feu par soi-même. On a toujours un copain avec soi, si vous voulez imaginer les choses sous cet angle. On a toujours du renfort.

Cela s'avère essentiel à la sécurité de nos employés, qu'il s'agisse des gardiens de phare ou des équipages de nos navires ou de nos embarcations rapides de sauvetage. Ces navires prennent toujours le large avec plus d'un membre d'équipage à leur bord; en fait, ils comptent généralement trois membres d'équipage. Il faut une personne pour piloter le navire et parfois deux personnes pour faire embarquer les gens dans le bateau de sauvetage.

Pour des raisons de sécurité, il n'y a jamais de navigation en solitaire.

Quant aux gardiens de phare, certes, ils assuraient la surveillance de l'eau, mais leur capacité à nous fournir davantage de renseignements que bon nombre des technologies que nous utilisons actuellement est plutôt limitée. Si un navire est en détresse, par exemple, les appareils de communication radio dont j'ai parlé dans mon mot d'ouverture constituent les appareils les plus importants à avoir à sa disposition pour communiquer sa détresse à l'ensemble de notre système de recherche et de sauvetage. Sans ces radios ou autres moyens de communication — en fait, de nos jours, la communication peut s'effectuer au moyen de téléphones cellulaires dans certains cas, mais ceux-ci font aussi partie du système de recherche et de sauvetage.

Comme dans le cas d'un appel au 911, il faut être en mesure de communiquer sa détresse. L'ensemble de notre infrastructure, aux quatre coins du pays, est prête à recevoir ces appels, vu la multitude de tours en place. Tous ces appels sont acheminés aux centres des Services de communication et de trafic maritimes. Ils reçoivent les appels, activent le système de recherche et de sauvetage et communiquent avec nos CCCOS afin d'activer le système et d'envoyer un navire sur place pour intervenir.

Généralement, les gardiens de phare participent de façon réduite à ce processus, puisque les radios se connectent automatiquement au système de recherche et de sauvetage grâce à l'infrastructure dont nous disposons. Ils fournissent quelques renseignements sur les conditions météo à l'échelle locale; il importe d'être mis au fait des conditions météo que certaines technologies n'ont peut-être pas détectées, mais leur participation est plutôt limitée pour le moment.

La sénatrice Eaton : Pour avoir lu mes notes et comparer notre garde côtière à d'autres gardes côtières, il semble que la Marine royale danoise et les Gardes côtières norvégienne, islandaise, finlandaise et américaine sont toutes considérées comme militaires ou semi-militaires. Pourquoi la Garde côtière canadienne n'est-elle pas militaire? Quels seraient les avantages ou les inconvénients de l'incorporer et de la mettre sous la responsabilité du ministère de la Défense nationale?

M. Lick : Je répondrai à cette question avec l'aide de M. Mes, puisqu'il en sait beaucoup sur la question de notre armement éventuel et les possibilités qui ont été examinées.

I'll first answer it by saying that, in terms of the search and rescue system, I believe it wouldn't add any value in terms of making us an armed organization —

Senator Eaton: Better coordination?

Mr. Lick: I was going to get to that as well. I don't believe arming us or making us a part of National Defence would add any value to the SAR system. We already work very well together — the two organizations. We have the maritime SAR component; that's our primary responsibility. National Defence has two roles: One is the overall responsibility for search and rescue on the marine and air side for the purposes of coordination, and then they have the air side responsibility

The Joint Rescue Coordination Centres are joint, and that's one of the areas where we work well together. Making us part of the same organization as National Defence wouldn't add any value to that SAR system. We're already working together.

Senator Eaton: You wouldn't be part of the navy, for instance, or part of the air force? You wouldn't just be an offshoot?

Mr. Lick: For the purposes of the SAR system, I don't think it would add any value, because we're already coordinating ourselves and working in the same office. I think you're hoping to get to a JRCC at some point.

Senator Eaton: Yes, we are.

Mr. Lick: It might be a room about this size, and Senator Hubley might be the Search and Rescue Coordinator for the air side, and I'm sitting here as the Search and Rescue Mission Coordinator on the marine side. We're talking like this and coordinating.

For the purposes of SAR, I don't believe it would add any particular value. But on the other question of arming us and whether that would do anything, I will ask Mr. Mes to touch on that.

Mr. Mes: In 2010-11, we looked very closely at enforcement and whether or not options could be developed to arm the Coast Guard. We looked at a comparison with many other countries, including many of the countries that you mentioned — the United States, the United Kingdom, Norway and Denmark — all of which have a military or law enforcement, much like the U.S. Coast Guard. It did not have a big difference from a search and rescue perspective. It had a difference in that the Coast Guard had the enforcement powers to enforce maritime safety and security regulations. They could do immigration and some customs on the waters.

Je répondrai d'abord en disant que je ne crois pas que notre transformation en une organisation armée serait avantageuse pour le système de recherche et de sauvetage...

La sénatrice Eaton : La coordination ne s'en trouverait-elle pas améliorée?

M. Lick : J'allais également aborder ce point. Je ne crois pas que nous transformer en une organisation armée ou nous intégrer à la Défense nationale apporterait quelque bénéfice que ce soit au système de recherche et de sauvetage. Nous travaillons déjà très bien ensemble — les deux organisations. Nous avons la composante recherche et sauvetage maritimes; c'est notre principale responsabilité. La Défense nationale a deux responsabilités : elle doit coordonner l'ensemble des activités de recherche et de sauvetage maritimes et aériennes et elle est responsable de la composante aérienne.

Les centres conjoints de coordination de sauvetage sont associés, et ils font partie des aspects à l'égard desquels nous travaillons bien ensemble. Nous intégrer à la Défense nationale n'apporterait aucun bénéfice au système de recherche et de sauvetage. Nous travaillons déjà ensemble.

La sénatrice Eaton : Ne souhaiteriez-vous pas faire partie de la marine, par exemple, ou de la Force aérienne? Ainsi, vous ne seriez plus seulement une ramification?

M. Lick : Je ne crois pas que ce serait bénéfique pour le système de recherche et de sauvetage, puisque nous travaillons déjà en coordination sous un même toit. On m'a dit que vous aimeriez vous rendre dans un CCCOS.

La sénatrice Eaton : En effet.

M. Lick : Ce pourrait être une pièce de la même taille que celle-ci, et la sénatrice Hubley serait la coordonnatrice de recherche et sauvetage pour la composante aérienne, et je serais assis ici à titre de coordonnateur de mission de recherche et de sauvetage de la composante maritime. Nous discuterions comme nous le faisons actuellement et nous assurerions la coordination.

Je ne crois pas que cela apporterait quelque bénéfice particulier que ce soit aux activités de recherche et de sauvetage. Quant au fait de nous armer et à savoir si cela ferait une différence, je laisse le soin à M. Mes de traiter de la question.

M. Mes : En 2010-2011, nous avons examiné de très près la question de l'application de la loi et la possibilité d'établir des mesures pour armer la Garde côtière. Nous avons effectué la comparaison d'une multitude d'autres pays, dont bon nombre des pays que vous avez nommés — les États-Unis, le Royaume-Uni, la Norvège et le Danemark —, dont la garde côtière disposait de pouvoirs militaires ou d'application de la loi, un peu comme la garde côtière américaine. Cela n'avait pas une grande incidence sur les activités de recherche et de sauvetage. Une différence résidait dans le fait que la garde côtière possédait les pouvoirs nécessaires pour appliquer la réglementation sur la sûreté et la

Senator Eaton: If you feel I'm smuggling people in a boat, can you actually stop the boat and go on board? Or do you have to wait and say, "We suspect," and call in the military?

Mr. Mes: In that case, no, the Coast Guard cannot get on board and arrest anyone who is smuggling people. However, that information usually comes through our intelligence agencies or MSOC where we have the five partners — Coast Guard, RCMP, National Defence, Customs and Transport — and they collect that information. If they determine that there is a vessel of interest that is smuggling in people, they are going to inform those who will be able to enforce.

They may use a Coast Guard platform. The RCMP may come on a Coast Guard vessel, use our vessel to interdict that vessel, and it will be the RCMP who boards that vessel and makes those arrests or has that enforcement power.

Senator Eaton: If you found someone overfishing, you would either take out the RCMP or call in the military?

Mr. Mes: Overfishing is a Fisheries enforcement. I forgot to mention that. Within the MSOCs there are the Department of Fisheries and Oceans and the conservation and protection folks. They are looking specifically at those who are overfishing or not allowed to fish based on the closing of a fishing industry or whatever, so then they would enforce, going on Coast Guard vessels.

There are vessels specific to Fisheries enforcement where we have Fisheries officers on board Coast Guard vessels. I think Mr. Lick is saying that there's a synergy between enforcement and Coast Guard. We provide that platform. You don't necessarily have to be part of the military to do that, but if you're working in partnership like we do in the MSOCs, the intelligence agencies and the Department of National Defence and Search and Rescue, we are there side by side. It doesn't mean one thing is being missed. It's a level of coordination we're doing through those centres to deal with an enforcement issue or a search and rescue issue.

Senator Eaton: Comparing ourselves to other search and rescue countries, do you look at things like response time and how well we compare? We have a much larger territory and different challenges, with a very long coastline and very different climates,

sécurité maritimes. Elle pouvait mener certaines activités en matière d'immigration et de contrôle douanier sur l'eau.

La sénatrice Eaton : Si vous croyez que j'ai des migrants clandestins à bord de mon bateau, pouvez-vous arrêter le bateau et y embarquer? Ou devez-vous me faire part de vos soupçons et appeler l'armée?

M. Mes : Dans ce cas-là, non, la garde côtière ne peut pas monter à bord et arrêter quiconque tentant de faire entrer illégalement des personnes aux pays. Cependant, cette information est généralement recueillie par nos organismes de renseignement ou nos COSM, qui regroupent cinq partenaires, soit la Garde côtière, la GRC, la Défense nationale, les autorités douanières et le ministère des Transports. S'ils déterminent qu'un navire transporte des migrants clandestins, ils en informeront des personnes habilitées à faire appliquer la loi.

Ils peuvent utiliser une plate-forme de la Garde côtière. Le personnel de la GRC peut se présenter sur les lieux dans un navire de la Garde côtière afin d'intercepter le navire fautif, et ce sera les agents qui disposeront du pouvoir d'application de la loi nécessaire et qui embarqueront dans le navire pour effectuer les arrestations.

La sénatrice Eaton : Si vous trouviez quelqu'un en train d'effectuer de la surpêche, feriez-vous appel à la GRC ou à l'armée?

M. Mes : L'application de la réglementation relative à la surpêche relève des autorités responsables des pêches. J'ai oublié de le mentionner. Les COSM comprennent des agents du ministère des Pêches et des Océans et des agents chargés de la conservation et de la protection. Ceux-ci s'attardent tout particulièrement à ceux qui effectuent de la surpêche ou qui ne sont pas autorisés à pêcher en raison de la cessation de la pêche d'une espèce particulière ou quelque autre raison; ils iraient donc faire appliquer la loi sur les lieux à bord de navires de la Garde côtière.

Certains navires de la Garde côtière sont utilisés spécialement pour faire appliquer la réglementation sur les pêches, ceux-ci comptant à leur bord des agents des pêches. Je crois que M. Lick veut dire qu'il existe une synergie entre les autorités d'application de la loi et la Garde côtière. Nous fournissons la plate-forme le permettant. Il n'est pas nécessaire de faire partie de l'armée pour y parvenir. Il suffit de travailler en partenariat comme nous le faisons au sein des COSM, des organismes de renseignement, du ministère de la Défense nationale et des services de recherche et de sauvetage; nous travaillons côte à côte. Cela ne signifie pas pour autant qu'il manque un morceau du casse-tête. Nous assurons la coordination à l'aide de ces centres afin de régler des problèmes liés à l'application de la loi ou à la recherche et au sauvetage.

La sénatrice Eaton : Lorsque vous nous comparez aux autres pays qui mènent des activités de recherche et de sauvetage, tenez-vous compte de facteurs comme le délai d'intervention et notre rendement à cet égard par rapport à ces pays? Nous avons

but do we compare well to other countries?

Mr. Lick: Absolutely. I think I made this point last time. We talk about reaction time as the standard to which most countries in the world standardize their SAR system in terms of the criteria they perform against. We're meeting our reaction time standard 99.7 per cent of the time.

Senator Eaton: You meet the same reaction time 7 days a week, 24 hours a day, so I'm better not drowning between nine o'clock and five o'clock than I am on a weekend after midnight?

Mr. Lick: Our standard is twofold. In terms of reaction time for a primary, dedicated search-and-rescue vessel like a SAR lifeboat at a SAR station, the reaction time is 30 minutes across the country. It doesn't matter whether you go in the water at eight o'clock in the morning or eight o'clock at night.

Senator Eaton: Thank you.

Mr. Lick: The only change is if the vessel is seasonal and we have ice on the water, it does change at that point. But 24 hours a day, 365 a year.

Senator Sinclair: Let me see if I understand the answer to Senator Eaton's question. I appreciate all the information about having intelligence and involving authorities ahead of time, but criminals are smart and they can beat the intelligence system. If you're out there and you get a call to rescue people or save people who are in distress on the water, and if you find in doing so they are being illegally smuggled into the country or carrying drugs, you're telling me you can't interdict them, arrest them or do anything, except call an RCMP boat? You can't even detain them so they can't figure out a way to get to shore?

Mr. Lick: That is correct at this point. Our Coast Guard officers, for the purposes of Criminal Code violations, are not peace officers. They do not have those authorities. We do have certain authorities under other acts with respect to environmental response, but with respect to criminal activities, as you're talking about, we do not have those powers.

In that situation, we have a couple of opportunities. We participate with those law enforcement agencies, as Mr. Mes talked about, in the intelligence centres, the MSOCs. That is one area of gathering information and then tasking vessels to respond to criminal activity.

We're out there many times 24-7, 365 a year. We are the eyes and ears of a lot of Canada on the water. If we see a particular activity that we believe looks criminal, we make sure that's reported back to the appropriate authorities or to the MSOCs

un territoire beaucoup plus vaste et des défis différents, notre littoral étant très long et notre climat bien varié, mais faisons-nous bonne figure par rapport aux autres pays?

M. Lick : Absolument. Je crois que j'en ai fait la preuve la dernière fois. Parmi les critères au moyen desquels ils évaluent leur rendement, le délai d'intervention constitue la norme sur laquelle la plupart des pays fondent leur système de recherche et de sauvetage. Nous respectons cette norme dans 99,7 p. 100 des cas.

La sénatrice Eaton : Vous respectez le même délai d'intervention 24 heures sur 24, 7 jours sur 7; il n'est donc pas préférable de se noyer en semaine entre 9 heures et 17 heures plutôt que le week-end après minuit?

M. Lick : Notre norme est double. Le délai d'intervention d'un navire de recherche et sauvetage primaire comme un bateau de sauvetage SAR posté à une station SAR, est de 30 minutes partout au pays. Que vous alliez dans l'eau à 8 heures le matin ou à 20 heures le soir, cela ne fait aucune différence.

La sénatrice Eaton : Merci.

M. Lick : Le délai ne change que s'il s'agit d'un navire saisonnier et que l'eau est recouverte de glace. Mais le service est offert 24 heures sur 24, 365 jours par année.

Le sénateur Sinclair : Voyons si j'ai bien compris la réponse à la question de la sénatrice Eaton. J'accueille avec satisfaction l'information fournie au sujet du renseignement et du fait de mettre à contribution les autorités à l'avance, mais les criminels sont rusés et peuvent déjouer le système de renseignement. Si vous êtes sur le terrain et qu'on vous appelle pour que vous alliez secourir des personnes en détresse sur l'eau, et que vous découvrez ce faisant que ces personnes tentent d'entrer illégalement au pays ou transportent de la drogue, vous me dites que vous ne pouvez pas leur interdire l'accès, les arrêter, ni prendre quelque autre mesure, outre appeler un bateau de la GRC? Vous ne pouvez même pas les mettre en détention pour les empêcher de trouver un moyen de gagner la rive?

M. Lick : C'est exact à l'heure actuelle. Les officiers de la Garde côtière ne peuvent intervenir en ce qui concerne les infractions au Code criminel, puisqu'ils ne sont pas des agents de la paix. Ils ne possèdent pas ce pouvoir. Nous disposons de certains pouvoirs en vertu d'autres lois en ce qui a trait à l'intervention environnementale, mais pour ce qui est des activités criminelles, le sujet de vos propos, nous ne possédons pas de tels pouvoirs.

Nous avons quelques possibilités dans pareille situation. Nous collaborons avec des organismes responsables de l'application de la loi, comme l'a indiqué M. Mes, dans les centres de renseignement, les COSM. Il s'agit d'un moyen de recueillir des renseignements et d'appeler des navires à intervenir à l'égard d'activités criminelles.

Nous intervenons fréquemment, étant en service 24 heures sur 24, 365 jours par année. Nous sommes les yeux et les oreilles du Canada sur l'eau. Si une activité nous semble criminelle, nous veillons à ce qu'elle soit signalée aux autorités pertinentes ou

directly. They can take action and get an RCMP ERT team and an IBET team from Customs on board very quickly, and we've done that, in order to interdict. We see many examples of that with drug interdictions.

The only other one that's important to mention is on the Great Lakes, for example, where much smuggling occurs across the borders. I certainly don't have those types of statistics; those would be held by the RCMP. Certainly there's enough smuggling across borders that we're aware of, and the government put in place our Marine Security Enforcement Teams. Those are the four vessels on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway that are jointly crewed by Coast Guard and RCMP, on the board all the time during the season in which the vessels are operational. If they do note smuggling or criminal activity on the water, the RCMP, with their peace officer status, can interdict right there. That is not the same across the country.

Senator Sinclair: Because you do not have peace officer status, you do not have the protection that peace officers enjoy under law if your officials or representatives get caught in the crossfire between police officers on your boat and their target on the water?

Mr. Lick: I'll ask Mr. Mes to touch on this. Our Coast Guard crews that man those MSET vessels on the Great Lakes and St. Lawrence are trained in order to be able to crew those vessels. They're trained to understand law enforcement and the acts being enforced by the RCMP. They're also trained to be able to handle, say, criminals who are brought back on board.

I know Mr. Mes has participated in much of the training there and actually developed much of it, so I'm going to ask him to talk a bit about that.

Mr. Mes: There are two things I want to mention, senator. One thing is that there are, however, a couple of our boats that are armed, along with our fisheries officers, for the NAFO program, the North Atlantic Fisheries Organization, who will board foreign vessels that are illegally fishing in our waters. Those Coast Guard officers are armed at the time of boarding and participate in armed boardings, along with our fisheries officers. That's limited just to the North Atlantic Fisheries Organization enforcement, along with conservation and protection.

With regard to the Marine Security Enforcement Teams, or MSET, with RCMP on board our vessels, our officials go through about three weeks of extensive LEFT training, law enforcement and familiarization training, so they understand, number one, their rights with regard to criminal law and their role in any sort of boarding. On the MSET vessels, Coast Guard officers will not board. It's still the RCMP, and you're right, senator, that there is the risk of being caught in the crossfire. What happens in those cases, much like it would if we had a boarding team on any other vessel, the boarding team would go and approach another vessel through a RIB, a rigid inflatable boat, launched from our boats.

communiquée directement aux COSM. Ceux-ci peuvent faire monter très rapidement un GTI de la GRC et une EIPF des autorités douanières à bord de navires, et nous l'avons déjà fait, afin qu'ils aillent intercepter les fautifs. Ce fut le cas dans le cadre de nombreuses opérations de lutte antidrogue.

Le seul autre cas important à mentionner est celui des Grands Lacs, où les activités de contrebande sont nombreuses. Je n'ai pas les statistiques à ce sujet; c'est la GRC qui les détient. Chose certaine, nous sommes au courant de bon nombre d'activités de contrebande, et le gouvernement a mis en place nos Équipes de la sûreté maritime. Ces équipes sont réparties dans quatre navires affectés aux Grands Lacs et à la Voie maritime du Saint-Laurent, qui sont occupés en permanence par des agents de la Garde côtière et de la GRC pendant leur période de service. Si les agents de la GRC détectent des activités de contrebande ou d'autres activités criminelles sur les eaux, comme il s'agit d'agents de la paix, ils peuvent les interrompre immédiatement. Mais il n'en est pas ainsi partout au pays.

Le sénateur Sinclair : Comme votre personnel ne possède pas le statut d'agent de la paix, si vos agents ou vos représentants sont pris dans des échanges de tirs entre des policiers occupant vos navires et leurs cibles, ils ne disposent pas de la protection que la loi procure aux agents de la paix?

M. Lick : Je laisserai M. Mes aborder ce point. Les membres de la Garde côtière qui occupent les navires des ESM affectés aux Grands Lacs et au Saint-Laurent sont formés afin d'être en mesure d'utiliser ces navires. Ils ont été formés pour comprendre le processus d'application de la loi et la réglementation appliquée par la GRC. Ils ont également été formés afin d'être en mesure de prendre en charge, pour ainsi dire, les criminels amenés à bord.

Je sais que M. Mes s'est beaucoup investi dans la formation et l'a conçue en grande partie, alors je vais lui demander d'en parler un peu.

M. Mes : J'aimerais mentionner deux choses, sénateur. La première est que certains de nos bateaux ainsi que nos agents des pêches sont armés pour le Programme de POFA de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, l'OPANO. Ils montent à bord des navires étrangers pêchant illégalement dans nos eaux. Ces officiers de la Garde côtière sont armés au moment de monter à bord et participent à l'arraisonnement armé avec nos agents des pêches. Cela se limite aux mesures de surveillance de l'OPANO et de conservation et de protection.

En ce qui concerne les Équipes de la sûreté maritime, ou ESM, dont l'équipage comprend des agents de la GRC, nos fonctionnaires suivent un programme de formation approfondi de trois semaines, soit le cours de familiarisation et d'application de la Loi, afin de comprendre leurs droits en matière de droit criminel et leur rôle dans tout type d'arraisonnement. Les officiers de la Garde côtière des ESM ne montent pas à bord. C'est toujours le rôle de la GRC, et vous avez raison, sénateur, il y a le risque d'être pris entre deux feux. Ce qui arrive dans ces cas-là, comme à peu près partout où nous avons une équipe d'arraisonnement sur n'importe quel autre navire, l'équipe

We don't go alongside and jump overboard and do it. They launch through a RIB so that the Coast Guard parent boat is still somewhat of a distance away but close enough to support that boarding team when the RCMP moves forward.

There's extensive training, and at the same time, the procedures and the operational concept is exercised on a regular basis to ensure that the RCMP and Coast Guard are working in concert on these enforcement actions.

The Chair: Thank you, Senator Sinclair.

Senator Wallace: Gentlemen, both of you are well experienced in Coast Guard operations. Mr. Mes, you have a lot of experience on the policing side of it, although not directly because, as you say, the Coast Guard does not perform that role.

Do you believe the role of the Coast Guard should involve a policing ability and that you should have the ability to intercede directly when you see a criminal activity? I realize you seem to be doing a very effective job in a limited way, but there must be circumstances where I would think you would feel it would be in Canadians' interest that you could intercede directly. Do you believe that? Do you feel you should have those additional powers?

Mr. Lick: Not that I have experienced it directly, but I think one of the hardest things we talked about when we were on the ships as officers is what we would do if we saw a drunk boater. It's one of the typical examples of a criminal activity. Right now, the senator is correct in that we don't have the ability to intercede directly and arrest somebody. One of the hardest things we would have to do is just report it, and if the person ran away, we might be able to keep an eye on them, but we can't arrest them or detain them. That would be one of the hardest things I would have to do, and there are much more serious criminal activities that could make it harder.

I think there is a role for Coast Guard to play. We've looked at some of those options over the years, particularly when we have talked about arming. The CBSA has found this to be a very expensive option once you start to get into arming officers, much less the fact that we would have to train all of our officers and crews to be peace officers — maybe not all, but maybe some.

I think there is a role for us to play, but right now, we've provided options to the government over the years. We haven't received direction to be able to say we should go one way or the other. We await that direction and we're ready to respond, if necessary.

d'arraisonnement s'approcherait de ce navire en utilisant un canot pneumatique à coque rigide, lancé à partir de nos bateaux. On ne le suit pas pour ensuite sauter par-dessus bord et le faire. Ils sont à bord d'un canot pneumatique à coque rigide et le bateau de la Garde côtière demeure à une certaine distance, mais assez proche pour apporter son appui à l'équipe d'arraisonnement lorsque la GRC va de l'avant.

La formation est poussée et, en même temps, les procédures et le concept opérationnel sont régulièrement mis en pratique afin que la GRC et la Garde côtière travaillent de concert sur ces mesures d'application.

Le président : Merci, sénateur Sinclair.

Le sénateur Wallace : Messieurs, vous avez tous deux beaucoup d'expérience dans les activités de la Garde côtière. Monsieur Mes, vous avez beaucoup d'expérience en ce qui a trait au maintien de l'ordre, bien que cela ne soit pas de manière directe, car comme vous l'avez déclaré, la Garde côtière ne joue pas ce rôle.

Pensez-vous que le rôle de la Garde côtière devrait comprendre le maintien de l'ordre et que vous devriez avoir la possibilité d'intervenir directement si vous constatez une activité criminelle? Je réalise que vous faites un travail très efficace de façon limitée, mais il doit y avoir des circonstances où j'estime qu'il serait dans l'intérêt des Canadiens si vous interveniez directement. Qu'en pensez-vous? Estimez-vous que vous devriez avoir ces pouvoirs supplémentaires?

M. Lick : Ce n'est pas que j'en aie fait l'expérience directement, mais je crois que l'une des choses les plus difficiles dont nous avons parlé lorsque nous étions à bord en tant qu'officiers, c'est ce que nous ferions si nous voyions des personnes ivres. Il s'agit d'un exemple type d'une activité criminelle. À l'heure actuelle, le sénateur a raison quant au fait que nous n'avons pas la possibilité d'intervenir directement et de procéder à une arrestation. L'une des choses les plus difficiles que nous aurions faites est de rapporter simplement l'activité criminelle, et si la personne s'enfuit, nous pourrions peut-être la tenir à l'œil, sans pouvoir l'arrêter ni la mettre en détention. Ce serait l'une des choses les plus difficiles que je devrais faire, et il y a des activités criminelles bien plus graves qui peuvent rendre la situation encore plus difficile.

Je pense que la Garde côtière a un rôle à jouer. Au fil des ans, nous avons examiné certaines de ces options, en particulier lorsque nous avons parlé d'armement. L'Agence des services frontaliers du Canada a trouvé que la solution d'armer les officiers était très coûteuse, et nous aurions à entraîner tous nos officiers et nos équipes pour devenir des agents de la paix, peut-être pas tous, mais certains.

Je pense que nous avons un rôle à jouer, et nous avons proposé certaines options au gouvernement au fil des ans. Nous n'avons pas reçu de ligne directrice pour être en mesure de dire qu'il faut aller dans ce sens ou dans l'autre. Nous attendons cette ligne directrice et nous sommes prêts à y réagir, si nécessaire.

Our role over the years has primarily been focused on safety. That's our primary role, and we're comfortable with it. We're evolving into a role in marine security and law enforcement as we work with different partners. I think we can play a larger role, but what we need to understand with our law enforcement partners and the government is what role they want us to play. We're ready to play whatever role they want us to.

Senator Wallace: So you believe you could play a larger role. I'm asking you whether you believe you should. You've had experience on the scene. Do you believe this is something on which, for example, a committee like ours should recommend that a change should be made? Would you support that?

Mr. Lick: I think there is a role for us to play. It might be a very small role to start out, but we're there. If you think about the Arctic, for example, we're the primary presence up there on water. We're not the sole presence, because the RCMP and the military are there, mostly on land, but we're the primary presence on water, so we would generally be thinking about water-related criminal activities.

With us being the primary presence up there, in some cases, who else could do it?

Senator Wallace: Exactly.

Mr. Lick: But most of those types of changes in mandates and mission do require significant resources and, in fact, a significant amount of time to actually implement.

At this point, is that the highest priority for us? I would say probably not. Focusing on making our waters safer would not only be more comfortable for us, but also more traditional. Certainly, I think working on areas of safety and reducing lives lost on the water is more important, but it may be only a small difference between that and making sure our waters are secure.

One of the things we talked about last time was that the Coast Guard plays a very critical part in making sure that our waters are safe but also secure economically and environmentally. If we think about it, a criminal, or possibly a terrorist organization, could very easily shut down our waters through an environmental response spill. I'm not trying to give anyone ideas, but shutting down the seaway, as an example, would have a huge impact on the economic security and the economic prosperity of this country. Concentrating on making sure that, through our intelligence, we know what's going on is probably more important than giving us law enforcement powers, as an example.

Notre rôle au fil des ans était principalement orienté vers la sécurité. Il s'agit de notre rôle principal et cela nous convient. Nous sommes amenés à jouer un rôle en sécurité maritime et à apporter un soutien aux activités d'exécution de la loi, car nous travaillons avec différents partenaires. Je pense que nous pouvons jouer un rôle plus important, mais nous devons nous entendre, avec nos partenaires des services d'exécution de la loi et le gouvernement, sur le rôle qu'ils veulent que nous exerçons. Nous sommes prêts à exercer le rôle qu'ils attendent de nous.

Le sénateur Wallace : Vous pensez donc que vous pouvez jouer un rôle plus important. Je vous demande si vous estimez que vous devriez le faire. Vous avez de l'expérience sur le terrain. Pensez-vous qu'il s'agit de quelque chose sur lequel, par exemple, un comité comme le nôtre devrait faire des recommandations pour que des modifications soient apportées? Appuieriez-vous cette démarche?

M. Lick : Je pense que nous avons un rôle à jouer. Il se pourrait que cela soit un très petit rôle pour commencer, mais nous sommes présents. Si vous pensez à l'Arctique, par exemple, nous sommes la principale présence sur ces eaux. Nous ne sommes pas les seuls, car les agents de la GRC et les militaires sont présents aussi, principalement sur terre, mais nous demeurons la principale présence sur les eaux, nous penserons généralement aux activités criminelles liées à l'eau.

Dans certains cas, nous sommes la principale présence là-bas. Qui d'autres pourraient jouer ce rôle?

Le sénateur Wallace : Exactement.

M. Lick : Cependant, la plupart des modifications apportées aux mandats et aux missions nécessitent des ressources importantes et, en réalité, beaucoup de temps pour les mettre en œuvre.

À ce stade, est-ce la plus grande priorité pour nous? Je dirais probablement que non. S'efforcer de rendre nos eaux plus sûres serait non seulement plus rassurant pour nous, mais aussi plus traditionnel. De toute évidence, je pense que travailler dans le domaine de la sécurité et réduire les pertes de vies humaines est plus important, mais il se pourrait qu'il n'y ait qu'une petite différence entre cela et le fait d'assurer la sécurité sur nos eaux.

L'une des choses dont nous avons parlé l'autre fois était que la Garde côtière joue un rôle essentiel dans la sécurisation de nos eaux, mais aussi sur le plan économique et environnemental. Si nous pensons à cela, un criminel, ou peut-être même une organisation terroriste, pourrait facilement interrompre l'alimentation en eau en provoquant un déversement. Je ne cherche pas à donner des idées à personne, mais la fermeture de la voie maritime, par exemple, aurait un impact énorme sur la sécurité économique et la prospérité économique de ce pays. Il est probablement plus important de s'assurer, par l'intermédiaire de nos services de renseignement, que nous savons ce qui se passe que de nous donner des pouvoirs en matière d'application de la loi, par exemple.

We have the most critical role within this country of making sure our waters are safe. It's a matter of priorities, obviously, for the government. But certainly I think we have our priorities where we need them right now and we're evolving them in terms of marine security and in terms of filling gaps in our safety.

Senator Wallace: Has the Canadian Coast Guard ever had law enforcement powers or authorities?

Mr. Lick: When we talk about Criminal Code acts, not in my memory or experience. We do have, as I spoke about, authorities under other acts, though, in terms of environmental response, where we can direct and detain vessels that have environmentally polluted. Our MCTS officers can also direct, under certain conditions, but primarily, those are focused on environmental issues.

Senator Wallace: I'm just wondering if ever your powers and authorities have been reduced in a law enforcement sense. Is the way it is today the way it's always been?

Mr. Lick: No, it's pretty well the way it's always been.

Senator Enverga: Thank you for your presentation. I know it's difficult to compare the delivery of maritime SAR among different countries. You mentioned that Canada's Coast Guard is a leader compared to other countries. What is the Canadian Coast Guard's advantage? What is so good about the Canadian Coast Guard compared to those of other countries? Is there anything we can learn from other Coast Guards at all?

Mr. Lick: I'm going to ask Mr. Mes to talk to you about the exercises part, because I talked to you earlier about training and exercising. Certainly, countries are coming to us for training, and I think that demonstrates that we're a leader in particular areas.

The other area of note has been our Joint Rescue Coordination Centres and how they jointly operate with both Air Force and Canadian Coast Guard personnel. Those are seen as world leading too just due to the fact that other countries have visited to figure out how they can implement something similar in their own countries.

We can always learn. We can always learn from others, and I think the particular areas in which we learn are around exercising with other countries. That's where I wanted Mr. Mes just to touch on some of the examples of where we are exercising, where we will be exercising and why we are doing it, more importantly.

Nous avons le rôle le plus important dans ce pays, à savoir s'assurer que nos eaux sont sûres. C'est une question de priorités, évidemment, pour le gouvernement. Enfin, je pense que nous avons établi nos priorités là où nous en avons besoin aujourd'hui, et que nous les faisons évoluer en matière de sécurité maritime et pour combler les lacunes en matière de sûreté.

Le sénateur Wallace : Est-ce que la Garde côtière canadienne a déjà eu au cours de son histoire des pouvoirs en matière d'application de la loi?

M. Lick : En ce qui a trait au Code criminel, non, autant que je m'en souviens et d'après mon expérience. Mais, nous avons, comme je l'ai évoqué, des pouvoirs en vertu d'autres lois, en matière d'intervention environnementale, qui nous permettent d'enjoindre des navires qui polluent de se rendre dans un autre lieu ou ordonner leur détention. Les officiers des SCTM ont aussi le pouvoir, sous certaines conditions, de diriger un navire, mais leur rôle est axé principalement sur des questions environnementales.

Le sénateur Wallace : Je me demande simplement si vos pouvoirs et votre autorité ont déjà été réduits en ce qui a trait à l'application de la loi. Est-ce qu'il en a toujours été ainsi quant à la façon dont vous travaillez aujourd'hui?

M. Lick : Non, nous travaillons sensiblement de la même façon depuis toujours.

Le sénateur Enverga : Je vous remercie pour votre présentation. Je sais qu'il est difficile de comparer les activités de recherche et de sauvetage en mer de pays différents. Vous avez mentionné que la Garde côtière canadienne était chef de file comparativement aux autres pays. Quel est l'avantage de la Garde côtière canadienne? En quoi la Garde côtière canadienne est-elle vraiment bien placée comparativement aux autres pays? Peut-on apprendre de l'expérience des gardes côtières étrangères?

M. Lick : Je vais demander à M. Mes de vous parler de la partie qui concerne les exercices, car je vous ai parlé plus tôt de formation et d'exercices. Évidemment, les pays se tournent vers nous pour la formation, et je pense que cela démontre que nous jouons un rôle directeur dans des domaines particuliers.

Autre domaine à souligner, nos centres conjoints de coordination de sauvetage et comment ils opèrent avec les membres des forces aériennes et de la Garde côtière canadienne. Ils sont également reconnus comme une référence mondiale puisque les autres pays les ont visités pour comprendre comment ils pourraient mettre sur pied des centres similaires.

Nous pouvons toujours apprendre. Nous pouvons toujours apprendre des autres, et je pense que les domaines particuliers dans lesquels nous apprenons sont les exercices effectués avec d'autres pays. C'est à ce sujet que je voulais que M. Mes réponde et donne quelques exemples des endroits où nous effectuons des exercices, où nous allons en effectuer et, plus important encore, pourquoi nous le faisons.

Mr. Mes: Senator, I think we can always learn from each other, and I think that's a critical aspect. One of those things is through exercises, and we exercise quite often with our international partners, particularly with the U.S. One of the exercises that we have recently done is in the Strait of Juan de Fuca, with the U.S. Coast Guard. We had the recent exercise in preparation for the passage through the Northwest Passage of the *Crystal Serenity*, a significant exercise, not only with U.S. Coast Guard but with other federal partners and with industry in this case, so that we could ensure that, number one, the plan that they had put in place but also our response plans were well seated. I think that's an important element.

We had a recent exercise in the Bay of Fundy with U.S. Coast Guard. We do that so that we learn from each other.

One of the key elements is that our coastline is significantly longer than any other coastline of the countries that we've compared with, so, if you look at that and we look at the performance and at our ability to react and to respond, I think that's one of the critical highlights of the Canadian Coast Guard, along with our coordination with the Canadian Armed Forces through the JRCCs.

But exercising, to me, is a critical element for us to be able to share best practices, to learn from each other and to ensure that we always stay on top, along with the U.S. Coast Guard and other international Coast Guards in our waters.

Senator Enverga: Are there other countries that you feel appear more effective in delivering SAR services? As a committee, we want to learn what we can. Would you let us know about any kind of improvements we can make compared to other countries?

Mr. Lick: In terms of looking at other countries, we're always doing it — when we exercise and train with them, when they come to us and talk about their particular SAR system and learn about ours. We never stop learning.

In terms of comparison, though, our performance actually bears out that we are top of the barrel in terms of how we're doing, whether it's the reaction time that I talked about. The reaction time is more of an internal measure for ourselves. Are we meeting the international and national standard? What is more important is: Are we saving the people who have their lives at risk when they go out on the water?

It's certainly not funny at all, but for every person who goes out on the water to save a person in distress, their target for saving people is 100 per cent. In fact, I would say, it would probably be more like 110 per cent, but there are, sadly, always situations where it's just impossible or the person may have tragically passed away before we even got there because of a

M. Mes : Sénateur, je pense que nous pouvons toujours apprendre les uns des autres et c'est vital. C'est le cas des exercices que nous effectuons assez souvent avec nos partenaires internationaux, particulièrement avec les États-Unis. L'un des exercices que nous avons effectués récemment s'est déroulé dans le détroit de Juan de Fuca avec la garde côtière américaine. Nous avons effectué le dernier exercice en préparation du passage du Nord-Ouest du *Crystal Serenity*, un exercice important, non seulement avec la garde côtière américaine, mais aussi avec d'autres partenaires fédéraux et l'industrie dans ce cas, afin que nous puissions nous assurer, en premier lieu, que le plan qu'ils ont mis en œuvre, mais aussi nos plans d'intervention, sont bien établis. Je pense que c'est un élément important.

Nous avons effectué récemment un exercice dans la baie de Fundy avec la Garde côtière américaine. Nous le faisons pour apprendre les uns des autres.

L'un des principaux éléments est que nos côtes sont nettement plus longues que n'importe quelles autres côtes des pays auxquels nous nous sommes comparés. Donc, si nous tenons compte de ce facteur ainsi que de la performance et de notre capacité à réagir et à intervenir, je pense qu'il s'agit de l'un des points forts de la Garde côtière canadienne, en plus de notre coordination avec les Forces armées canadiennes avec l'aide des CCCOS.

L'exercice demeure cependant, à mon avis, un élément essentiel pour que nous soyons capables de mettre en commun les meilleures pratiques, d'apprendre les uns des autres et de nous assurer que nous demeurions toujours aux aguets sur nos eaux, en collaboration avec la Garde côtière américaine et les autres gardes côtières internationales.

Le sénateur Enverga : Existe-t-il d'autres pays qui vous apparaissent plus efficaces en matière de services de SAR? À titre de comité, nous voulons apprendre ce que nous pouvons. Pouvez-vous nous faire part de toute amélioration que nous pouvons apporter comparativement aux autres pays?

M. Lick : Nous nous intéressons toujours à ce que font les autres pays lorsque nous effectuons des exercices et suivons des formations avec eux, lorsqu'ils se tournent vers nous et nous parlent de leur système de SAR particulier et apprennent à mieux connaître le nôtre. Nous n'arrêtons jamais d'apprendre.

En termes de comparaison, cependant, notre performance démontre en fait que nous sommes en haut de la pyramide en ce qui a trait à la façon de faire les choses, par exemple, le temps de réaction que j'ai évoqué. Le temps de réaction n'est rien d'autre qu'une mesure interne pour nous-mêmes. Est-ce que nous respectons les normes nationales et internationales? Question plus importante encore, sauvons-nous des gens lorsque leur vie est en danger une fois sur les eaux?

Ce n'est certainement pas drôle du tout, mais pour toutes les personnes qui partent en intervention sur l'eau pour sauver une personne en détresse, l'objectif en matière de sauvetage est de 100 p. 100. En fait, je dirais même que l'objectif serait plutôt de l'ordre de 110 p. 100, mais il y a toujours, malheureusement, des situations dans lesquelles il est tout simplement impossible de

whole variety of reasons outside our control even if we had the best SAR system or the perfect SAR system. But our statistics actually prove that we are doing very, very well.

But the one thing is that we can't rest on those laurels. We can't say that we are just going to keep the same way forever. Importantly, as areas like the Arctic are starting to open up to more traffic and larger traffic, those are the particular areas that we have to put our focus on right now. I talked about this last time as well. As areas of risk start to appear, like the Arctic, we have to focus our attention on those. And we are.

Yes, comparisons are difficult, and we always learn from everybody else. They learn from us. We never stop, and exercises are pretty well the best way to do that.

Mr. Mes: One of things, senator, that I learned just recently at a search and rescue conference in Helsinki was that some international partners are now looking at technology. One of the technologies they are looking at is the use of drones. I think that's something we take away. We, currently, even within the Coast Guard, within my group, are looking at how drones could be used in support of all Coast Guard programs, as well as search and rescue, as another element to complement the complete SAR system. I think that we continually learn from our partners, and one of the areas was technology. What are others looking at? Is this something we can use within our SAR system to further help those that are in distress on the water? Technology and the use of drones is something they are all looking at, and we are now looking at, as a potential element, not just for search and rescue but for all Coast Guard programs, including environmental response and ice breaking.

Senator Enverga: I think I have asked you this before: I know you are saying that we are at the top of the heap. We are the leader of the coast guards. You mentioned, too, that we should get some drones to enhance our services. Are there any other things that you would like to have in the future to improve our system here?

sauver la personne, ou des situations dans lesquelles elle est tragiquement décédée avant même que nous ayons pu parvenir jusqu'à elle, pour tout un tas de raisons qui sont hors de notre contrôle, et ce, même si nous avons à notre disposition le meilleur système de recherche et de sauvetage ou le système de recherche et de sauvetage parfait. Nos statistiques prouvent toutefois que nous faisons du très très bon travail.

Bien entendu, nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers. Nous ne pouvons pas affirmer que nous allons à jamais continuer de procéder tel que nous le faisons aujourd'hui. Plus important encore, dans la mesure où des régions telles que l'Arctique commencent à s'ouvrir à une circulation plus importante et plus diversifiée, ce sont sur ces régions en particulier que nous devons nous concentrer pour le moment. J'en ai également parlé la dernière fois. Nous devons nous concentrer sur les secteurs à risque qui commencent à faire leur apparition, comme l'Arctique. Et c'est ce que nous faisons.

Certes, il est difficile de faire des comparaisons, et nous avons toujours quelque chose à apprendre des autres. Tout comme les autres apprennent de nos expériences. C'est un processus sans fin, et la réalisation d'exercices est réellement la meilleure façon de procéder.

M. Mes : Monsieur le sénateur, l'une des choses que j'ai apprises récemment lors d'une conférence sur la recherche et le sauvetage à Helsinki, c'est que plusieurs partenaires internationaux s'intéressent actuellement aux outils technologiques, et notamment à l'utilisation de drones. Je pense que c'est quelque chose que nous nous approprions. Nos services, même au sein de la Garde côtière, et au sein de mon groupe, étudient actuellement la manière dont les drones pourraient être utilisés pour appuyer l'ensemble des programmes de la Garde côtière, ainsi que les opérations de recherche et de sauvetage, en tant qu'élément d'appui à l'ensemble du système de recherche et de sauvetage. Selon moi, nous apprenons en permanence de nos partenaires et l'un des domaines dans lesquels nous bénéficions de leur expérience, c'est la technologie. Sur quoi les autres se penchent-ils? Est-ce quelque chose que nous pouvons utiliser au sein de notre système de recherche et de sauvetage afin d'aider de manière plus efficace encore les personnes en situation de détresse sur l'eau? La technologie et l'utilisation de drones constituent un domaine qui intéresse tout le monde, et qui nous intéresse également, en tant qu'outil potentiel, pas uniquement pour les opérations de recherche et de sauvetage, mais également pour tous les programmes de la Garde côtière, y compris les interventions environnementales et le déglacage.

Le sénateur Enverga : Je crois vous avoir déjà posé la question par le passé. Je sais que vous affirmez que nous sommes meilleurs que tout le monde, que nous sommes les chefs de file des gardes côtières. Vous avez mentionné également que nous devrions acquérir quelques drones pour améliorer nos services. Y a-t-il autre chose que vous voudriez avoir dans le futur pour améliorer notre système ici?

Mr. Lick: We talked a little bit about that last time. I talked, in my opening remarks, about prevention. That's an area that we can always invest in more, and, typically, a small investment in prevention usually gains a lot of value in terms of a life saved. Getting people out there who know how to operate on the water, getting people out there who wear the proper equipment, getting people who know how to use a radio and know how to communicate properly can save lives like nothing else.

The area of drones is one. We are seeing access to other new technologies, like certain satellite surveillance systems for the purposes of search and rescue, which will be able to see through fog, through clouds, much better.

There are definitely improvements in technology that will help in doing that, including the spot beacons that people sometimes wear. That's more typically when they go on land, go out into the forest hiking, but certainly if they wear it out on the water, that spot beacon can activate the SAR system. Teaching people how to use it and how to avoid false alerts is one the bigger issues as well, updating the technology so that we get fewer false alerts, which we do get with certain radio-frequency beacons that ships or aircraft use. Those cause a lot of difficulty, particularly for the Air Force more than anything. Getting out of those particular old technology beacons is something that particularly the Air Force has tried to get regulations in place for, to start to get rid of that old technology because it does cost the Air Force in particular a huge amount of dollars to be able to respond to those false alerts, just like 911 false alerts.

Senator Stewart Olsen: You mentioned that next week all of the auxiliary units will be getting together to discuss. Where are you going to do that?

Mr. Lick: It is being done in Edmonton.

Senator Stewart Olsen: Do you have observers who would be welcome to attend those meetings?

Mr. Lick: The SARscene, for us and the military, the Canadian Armed Forces, in this case, we use as an opportunity to meet with all of the auxiliaries.

Senator Stewart Olsen: Yes, I get that.

Mr. Lick: We also meet with our own SAR staff who run the JRCCs, but the forum itself, the SARscene itself, is organized by Public Safety. As far as I know, that forum is open to everybody. We use it in coordination because it's a good place to have particular discussions on SAR with the people who actually respond, right in the forum where they are actually responding or actually talking about SAR more generally.

M. Lick : Nous en avons un peu parlé la dernière fois. Dans mon mot d'ouverture, j'ai abordé le sujet de la prévention. Il s'agit d'un secteur dans lequel nous pouvons toujours investir plus de moyens, et, généralement, un petit investissement dans la prévention se traduit souvent par un gain important en termes de vies sauvées. Envoyer en intervention des personnes qui savent comment opérer sur l'eau, qui portent l'équipement approprié, qui savent comment utiliser une radio et qui sont à même de communiquer efficacement peut sauver plus de vies que toute autre mesure.

Les drones sont un domaine d'investissement parmi d'autres. Nous entrevoyons l'accès à d'autres technologies nouvelles, comme certains systèmes de surveillance par satellite dédiés à la recherche et au sauvetage, qui seront capables de bien mieux voir au travers du brouillard et des nuages.

Il existe également des améliorations technologiques qui nous aideront à atteindre cet objectif, comme les balises de localisation que les gens portent parfois. Ces balises sont plus souvent portées sur terre, lors de randonnées en forêt, mais si les gens les portent lorsqu'ils sortent en mer, ces balises peuvent activer le système de recherche et de sauvetage. Enseigner aux citoyens comment utiliser cette technologie et éviter les fausses alertes constitue également l'un des enjeux les plus importants. Il faut améliorer la technologie utilisée afin que nous recevions moins de fausses alertes, comme cela se produit actuellement avec certaines balises radiofréquence que les bateaux ou que les avions utilisent. Ces fausses alertes causent de nombreuses difficultés, surtout pour la Force aérienne. La Force aérienne, notamment, s'efforce de faire mettre en place des règlements visant à commencer à retirer du marché ces balises à la technologie dépassée, car les interventions en réponse à ces fausses alertes coûtent une somme d'argent considérable à la Force aérienne, tout comme les fausses alertes au 911.

La sénatrice Stewart Olsen : Vous avez mentionné que la semaine prochaine toutes les unités auxiliaires allaient se réunir pour discuter. Où allez-vous organiser cette réunion?

M. Lick : Elle aura lieu à Edmonton.

La sénatrice Stewart Olsen : Disposez-vous d'observateurs qui seraient autorisés à assister à ces réunions?

M. Lick : Pour nous et pour l'armée, les Forces armées canadiennes dans le cas qui nous occupe, la conférence SARscene est l'occasion de rencontrer toutes les unités auxiliaires.

La sénatrice Stewart Olsen : Oui, j'ai bien compris.

M. Lick : Nous rencontrons également notre propre personnel de recherche et de sauvetage, qui s'occupe de la gestion des centres conjoints de coordination de sauvetage, mais la conférence SARscene elle-même est organisée par Sécurité publique Canada. Pour autant que je le sache, elle est ouverte à tous. Nous l'utilisons en coordination parce que c'est le lieu idéal pour avoir des discussions spécifiques sur la recherche et le sauvetage

A lot of the people we work with there and who make up a large part of SARscene are ground SAR organizations. We don't play a large part with ground SAR normally, at least in the maritime world.

But as far as I know, the forum is open to people who want to attend. Normally they are SAR organizations, but we could put you in contact with the organizers to see what is possible.

Senator Stewart Olsen: That would be helpful, thank you. Odette, our researcher, could perhaps track that down.

Speaking about all of the good work that you do — we're not questioning that in any way — but without the auxiliary units, I don't believe we would have a good search and rescue operation in this country. Given the hugeness of our territory in the North, how are you developing auxiliary units in the North to assist with any rescue operations that you might have?

Mr. Lick: I agree with you, senator. The auxiliary makes up a critical part of our SAR system. In terms of comparisons across the world, most countries do recognize that and many do have auxiliary or volunteer organizations that help out. Most of the ground SAR organizations are volunteer-based. In terms of our auxiliary, in terms of performance, they respond to about 25 per cent of SAR calls successfully.

Senator Stewart Olsen: I understand that, but I'm asking particularly about the North because the population is so limited. We are going to be needing more, so how are you going to look at that to provide adequate oversight there?

Mr. Lick: Absolutely. We've received a recent investment of about \$500,000 in order for us to help to look at the North and look at what would be the best way to build the auxiliary there, where would be the best places to put auxiliary units, et cetera. That information will form the basis for options about where we invest in the auxiliary in the North.

avec les personnes qui interviennent concrètement sur le terrain, et pour parler de la recherche et du sauvetage de manière plus générale.

Bon nombre des personnes avec lesquelles nous échangeons à cette occasion, et qui constituent une grande part des participants à la conférence SARscène, font partie d'organismes de recherche et de sauvetage au sol. Nous n'interagissons que très peu avec la recherche et le sauvetage au sol normalement, à tout le moins dans le monde maritime.

Mais pour autant que je le sache, cette conférence est ouverte à toute personne qui souhaite y participer. Normalement, les participants sont des organismes de recherche et de sauvetage, mais nous pouvons vous mettre en relation avec les organisateurs pour voir ce qui est possible.

La sénatrice Stewart Olsen : Ce serait très utile, merci. Odette, notre analyste, pourrait peut-être faire des recherches sur la question.

Nous parlons du bon travail que vous faites — et nous ne remettons pas du tout cela en question, en aucune façon —, mais, sans les unités auxiliaires, je ne pense pas que nous pourrions mener de bonnes opérations de recherche et de sauvetage dans ce pays. Étant donné l'immense superficie de notre territoire dans le Nord, comment parvenez-vous à mettre sur pied des unités auxiliaires là-bas pour vous aider dans vos opérations de sauvetage?

M. Lick : Je suis d'accord avec vous, madame la sénatrice. Les unités auxiliaires sont une composante essentielle de notre système de recherche et de sauvetage. Si l'on établit des comparaisons à l'échelle mondiale, on constate que la plupart des pays reconnaissent cet état de fait et bon nombre d'entre eux disposent effectivement d'organisations bénévoles ou auxiliaires qui leur viennent en aide. La plupart des organismes de recherche et de sauvetage au sol fonctionnent grâce à des bénévoles. En termes de rendement, nos unités auxiliaires interviennent avec succès dans environ 25 p. 100 des demandes de recherche et de sauvetage.

La sénatrice Stewart Olsen : Je comprends ce que vous dites, mais mes questions portent plus spécifiquement sur le Nord, car la population y est très petite. Nous allons avoir besoin de plus de personnes. Comment allez-vous faire pour offrir une surveillance adéquate dans cette région?

M. Lick : C'est exact. Nous avons récemment reçu un investissement d'environ 500 000 \$ afin d'aider à examiner la situation dans le Nord et à déterminer, par exemple, le meilleur moyen de constituer des unités auxiliaires là-bas, les endroits les plus stratégiques où les installer, et cetera. Ces renseignements constitueront la base sur laquelle nous nous appuierons pour

I very much support the view you brought forward, senator, that because of the vast geography up North and our limited federal resources, we have to — maybe even more than down South — depend upon the auxiliary. That is something we are investing in now, and we're looking at areas for future investment.

Senator Raine: With regard to the North and looking at how to build a better program, will you be working with the Rangers on that? The Rangers are very established and exist already along the coastline.

Mr. Lick: The Rangers make up part of some of the auxiliary. I do not have the statistics with me, but the Rangers do and can make up an important part of an auxiliary in the North. They have been part of the Canadian Armed Forces in terms of being more devoted toward land — ground SAR — but with their capabilities, and if they have maritime capabilities, there is no reason why they cannot participate in the Coast Guard auxiliary.

Senator Raine: In the North, the water is frozen for a great part of the year and then it is “land.” It would seem better to have one organization that's maybe enhanced support rather than developing a second one.

Mr. Lick: It's something we are going to explore with the Canadian Armed Forces. It is a different organization in terms of how it's run. They receive a stipend or a certain amount of funds — I'll say salary for the lack of a better term — that allows them to participate in the Rangers, more like a reservist.

The model of the Coast Guard auxiliary, very similar to almost every SAR organization that has volunteers around the world, is comprised of volunteers. They receive their training, but they also get expenses that they have outlaid.

So it is a different model. Ours is more similar in the SAR system to everything around the world, including the countries we have talked about. The Rangers are more like reservists. Can we integrate the two in some manner? That's something we have to deal with. If we think about it, the population is relatively limited in the North, and so we are going to have to work out how we are going to work with the Rangers, absolutely.

Senator Watt: Your presentation was enlightening in terms of what you consider priority issues to focus on. I'm not going to touch on that. I think I understand where you are coming from. But there are additional needs in the Arctic in every community, as you probably are aware of. Human resources are very limited,

étudier les différentes options quant à l'endroit où il faut investir dans des unités auxiliaires dans le Nord.

Je soutiens le point de vue que vous présentez, madame la sénatrice, selon lequel, en raison de l'immense superficie de la région du Nord et du fait que nos ressources fédérales sont limitées, nous devons compter — peut-être même plus que dans le sud — sur les unités auxiliaires. C'est un sujet sur lequel nous nous penchons actuellement, et nous examinons les secteurs dans lesquels nous allons pouvoir investir.

La sénatrice Raine : Concernant le Nord et la manière dont nous pouvons élaborer un meilleur programme, pouvez-vous me dire si vous allez collaborer avec les Rangers? Ils sont solidement implantés et existent déjà sur les côtes.

M. Lick : Les Rangers représentent une partie de certaines unités auxiliaires. Je n'ai pas les statistiques, mais dans le Nord, les Rangers représentent et peuvent représenter une part importante des effectifs d'une unité auxiliaire. Ils sont intégrés aux Forces armées canadiennes dans la mesure où ils se consacrent plutôt aux interventions sur terre — recherche et sauvetage au sol —, mais avec leurs capacités, et s'ils développent leurs capacités d'intervention en mer, il n'y a rien qui les empêche de faire partie des unités auxiliaires de la Garde côtière.

La sénatrice Raine : Dans le Nord, l'eau est gelée une grande partie de l'année, et devient de la « terre ». Il me semble plus efficace de n'avoir qu'une seule organisation bénéficiant d'un soutien supplémentaire, plutôt que d'en mettre sur pied une seconde.

M. Lick : C'est quelque chose que nous allons étudier avec les Forces armées canadiennes. On parle là d'une organisation ayant un mode de fonctionnement différent. Les membres reçoivent une allocation, ou une certaine somme d'argent — appelons-la un salaire, faute d'un meilleur terme — pour faire partie des Rangers. C'est comme les réservistes.

Les unités auxiliaires de la Garde côtière, à peu près comme tous les organismes de recherche et de sauvetage employant des bénévoles dans le monde entier, sont donc constituées de bénévoles. Ceux-ci reçoivent leur formation, mais se voient également rembourser les dépenses encourues.

Il s'agit donc d'un modèle différent. Notre système de recherche et de sauvetage est un modèle similaire à tous les autres systèmes du monde, y compris ceux des pays dont nous avons parlé. Les Rangers sont plutôt comme des réservistes. Nous serait-il possible d'allier les deux, d'une manière ou d'une autre? C'est une question à laquelle nous allons devoir trouver une réponse. Si nous y pensons, la population est relativement petite dans le Nord, et nous allons absolument devoir déterminer comment nous allons travailler avec les Rangers.

Le sénateur Watt : Votre présentation a été très instructive, notamment en ce qui a trait à ce que vous considérez comme les questions prioritaires. Je ne vais pas revenir là-dessus. Je crois comprendre où vous voulez en venir. Comme vous le savez sûrement, chaque collectivité de l'Arctique a des besoins

as my colleagues mentioned. There are no reasons why the Rangers could not combine efforts that you people are making to make it a successful project.

One of the issues I have noticed is that, at times when you are looking at the North, there is a limited focus on that, because there is a bigger picture that you are trying to drive at that the general public of Canada has a clear understanding of. When it comes down to the point of local needs, the general public of Canada have no knowledge of that whatsoever. The military groupings, whether they are Coast Guard, Rangers, the Army, the navy — their knowledge about the North and how they operate on a daily basis is very limited, if you don't mind me saying so. With all due respect, but they are limited. That's not their fault. They don't live there and they don't understand the nature of the area and how much they are being impacted by climate change. Their lifestyles are basically changing on a daily basis.

Taking that into account — and it's very important also to do an inventory of each community to see what kind of equipment they require in order to survive. They go out into the ocean, the ice is very thin and the texture of the ice is not the same as it was 10 years ago. You could normally operate snow machines over the ice, even though the snow machines and ice are moving. It is like riding on a boat on the ice. So the people put their lives on the line in order to harvest what they need to survive for clothing, to feed themselves and things of that nature.

Take a look at what is really needed on the daily basis today when the hunter goes out on the ocean with a snow machine, knowing very well that there is a danger out there. If the community could be equipped with modern technologies such as a hovercraft that can operate on thin ice and water, that is what is heavily needed today. That has been long overdue. When I say long overdue, it is long overdue.

Right now, we use helicopters to save the lives of the people stuck out on the ice because they can't get to the mainland. Sometimes the helicopters don't make it. The pilots have no knowledge of looking with his naked eyes at how thin that ice is or whether the texture of that ice has been changed because of the climate change. He has no knowledge of that.

We already have an experience of a helicopter that thought he was landing on the ice to save the person out there, and the helicopter sank. The only reason the helicopter pilot is alive today is because the person he was trying to rescue ended up rescuing him.

Those are perfect examples of what is going on in the North, and I would highly recommend that you focus on doing an inventory in terms of the needs of the communities.

supplémentaires. Les ressources humaines sont très limitées, ainsi que mes collègues l'ont mentionné. Il n'y a aucune raison empêchant les Rangers de combiner leurs efforts aux vôtres dans le but de mener à bien ce projet.

L'un des problèmes que j'ai notés est que parfois, lorsqu'il est question du Nord, l'attention sur le sujet est limitée, notamment à cause du fait que vous cherchez à en venir à un sujet plus large que la population canadienne comprend bien, mais les Canadiens n'ont pas la moindre idée de ce que sont les besoins des populations locales. Les groupes militaires — qu'il s'agisse de la Garde côtière, des Rangers, de l'Armée de terre ou de la marine — disposent de connaissances très limitées, si vous me permettez de m'exprimer ainsi, concernant le Nord et la manière dont les choses fonctionnent au quotidien là-bas. Sans vouloir vous vexer, c'est un fait. Mais ce n'est pas de leur faute. Ces militaires ne vivent pas dans le Nord, et ils ne comprennent pas la nature de la région ni les incidences des changements climatiques sur les habitants. Les modes de vie changent plus ou moins chaque jour.

Il faut en tenir compte — tout comme il est très important d'analyser chaque collectivité, afin de voir le type d'équipement nécessaire pour assurer la survie des habitants. Ces gens partent en expédition sur l'océan, la glace est très fine et sa texture est différente de ce qu'elle était il y a 10 ans. En temps normal, il est possible de conduire des motoneiges sur la glace, même si les motoneiges et la glace sont toutes les deux en mouvement. C'est comme faire du bateau sur la glace. Les gens mettent leur vie en danger pour se procurer ce dont ils ont besoin pour s'habiller, pour se nourrir, ce genre de choses.

Jetez un coup d'œil à ce qui est vraiment nécessaire sur une base quotidienne aujourd'hui, quand le chasseur s'aventure sur l'océan en motoneige, sachant très bien que cela est dangereux. Si la collectivité pouvait être équipée de technologies modernes comme un aéroglisseur qui peut fonctionner sur la glace mince et l'eau, c'est ce qui est le plus nécessaire aujourd'hui. Cela aurait dû être fait il y a longtemps. Quand je dis depuis longtemps, c'est vraiment depuis longtemps.

À l'heure actuelle, nous utilisons des hélicoptères pour sauver la vie des gens coincés sur la glace parce qu'ils ne peuvent plus retourner à la terre ferme. Parfois, les hélicoptères ne reviennent pas non plus. Les pilotes ne savent pas reconnaître à l'œil nu si la glace est mince ou si la texture de cette glace a changé à cause des changements climatiques. Ils n'ont aucune connaissance de cela.

Il y a déjà eu un cas où un pilote d'hélicoptère croyait atterrir sur la glace pour sauver quelqu'un, et l'hélicoptère a coulé. La seule raison pour laquelle le pilote de l'hélicoptère est vivant aujourd'hui, c'est parce que la personne qu'il essayait de sauver a pu le sauver.

Ce sont des exemples parfaits de ce qui se passe dans le Nord, et je recommande vivement que vous concentriez vos efforts à dresser un inventaire des besoins des collectivités.

I strongly believe that there is no reason why we can't combine the Rangers and the Coast Guard. From time to time, I get in touch with the auxiliary officers in and out of my community, and I think you have some people in the North dealing with that.

Don't forget when you are looking at the bigger picture to look at the day-to-day needs of the people at the same time. That's very important. Thank you for your allowing me to raise those important points.

Mr. Lick: Certainly, senator. You brought up some very important points. Certainly the people in the South don't know enough about the people in the North. I absolutely concur with that.

I think we have a job to do to learn, to be there, understand, work with the communities to understand their lives and needs, whether it is search and rescue or environmental response, because that's just as important to sensitive areas in the North.

One of the things we do understand but probably don't have all the solutions to, hopefully yet, is we simply can't transfer what we know down South. We can't transfer the Aids to Navigation system. We can't directly transfer the SAR system or the Environmental Response System directly into the North and expect it to work. That's something that we recognize.

We certainly don't have all the solutions yet, but we are working toward that. You are correct in saying we have a job to do, and it's not just the Coast Guard. Southern organizations need to do more to understand how they work in the North.

Certainly on the idea of the Rangers, it is something we are exploring now. How do we work with the Rangers and the auxiliary to focus on search and rescue as we are talking about today, but maybe in other areas. Maybe it's environmental response as well.

When I think about an inventory, I think about the equipment, but it is much more than that. It is an inventory of their needs.

Senator Watt: Communication is the other factor. And training needs of the young people. That is also very important.

Mr. Lick: I talked about PFDs in terms of an easy fix in SAR prevention to help people save their lives. In the North, a PFD only gets you so far because the water is so cold that normally hypothermia tragically takes you before you drown. We've found that with our own personnel who have lost their lives up North.

Je crois fermement qu'il n'y a aucune raison pour laquelle nous ne pouvons pas combiner les Rangers et la Garde côtière. De temps en temps, j'entre en contact avec les agents auxiliaires de ma collectivité et d'ailleurs, et je pense que vous avez des gens dans le Nord qui étudient cela.

Lorsque vous regardez le tableau d'ensemble, n'oubliez pas d'examiner les besoins quotidiens des gens en même temps. Cela est très important. Je vous remercie de m'avoir permis de soulever ces points importants.

M. Lick : Je vous en prie, monsieur le sénateur. Vous avez soulevé des points très importants. Certes, les gens du sud ne connaissent pas suffisamment les besoins des gens du Nord. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Je pense que nous avons du travail à faire pour apprendre, être là, comprendre, et travailler avec les communautés pour comprendre leur vie et leurs besoins, que ce soit en recherche et sauvetage ou en intervention environnementale, parce que c'est tout aussi important pour les zones sensibles dans le Nord.

Nous comprenons entre autres que nous ne pouvons tout simplement pas transférer le savoir que nous avons dans le sud, et nous savons que nous n'avons probablement pas encore toutes les solutions au problème. Nous ne pouvons pas transférer le système d'aide à la navigation. Nous ne pouvons pas transférer directement le système de services de recherches et de sauvetage ou le système d'intervention environnementale directement dans le Nord et espérer qu'il fonctionne. Nous sommes conscients de cela.

Nous n'avons certainement pas toutes les solutions, mais nous y travaillons. Vous avez raison de dire que nous avons du travail à faire, et cela ne concerne pas seulement la Garde côtière. Les organisations du sud doivent faire davantage pour comprendre comment fonctionne le Nord.

Certes, l'idée des Rangers est quelque chose que nous étudions à l'heure actuelle. Nous devons déterminer comment nous devons travailler avec les Rangers et les auxiliaires précisément dans le domaine de la recherche et du sauvetage, mais peut-être aussi dans d'autres domaines. Peut-être que cela concerne l'intervention environnementale aussi.

Quand je pense à un inventaire, je pense à l'équipement, mais c'est beaucoup plus que cela. C'est un inventaire de leurs besoins.

Le sénateur Watt : La communication est l'autre facteur. Et les besoins en formation des jeunes. Cela est également très important.

M. Lick : J'ai parlé des vêtements de flottaison individuels comme moyen de prévention facile afin de sauver des vies. Dans le Nord, un VFI a ses limites parce que l'eau est si froide que, normalement, l'hypothermie vous tue avant que vous vous noyiez. Nous avons constaté cela, avec notre propre personnel mort dans le Nord.

In this case, one of the things we think about is providing everybody with a spot beacon. In the North, as an example, that is a very cheap way of communicating and for us providing people with life-saving means as an inventory, as you say, rather than investing in a large ship. Even providing everyone in Canada who is on the water with a spot beacon might be cheaper than having a SAR system. I don't mean that in its entirety, but it is an interesting point, providing that type of very small investment for everyone on the water. Most people will buy them, but not everyone. It is not everybody that we normally have to go out and save.

Senator Raine: Obviously, the two of you are very experienced in terms of what is out there for technology and the future and where it's going. Paint us a vision of 50 years from now. My fear is that everyone will be at home on their devices and no one will be outside doing all these lovely activities we do, although of course we'll still be fishing.

We have satellite imaging. Certainly in terms of weather information, we know where the storms are coming from and when. How do we pull that all together? It seems everybody is walking around with devices now. It should be when you are going out of cell range, there be a message blast that says, "Have you told people where you're going?" This gets into your first topic of public education. How will we educate people to make it safer?

Mr. Lick: I will touch on a couple of areas where I see us 50 years down the road. I will be in my rocking chair on the porch, by the way. But one area I would like to see is we know who is on the water. Certainly we have many capabilities now technologically to understand who is on the water, but in many cases, particularly for pleasure craft, and this is certainly not everybody, but people do not recognize the severity of storms. They don't recognize how dangerous it can be when you go out on the water, without the proper equipment and training.

It's not meant to be a Big Brother arrangement, but knowing where people are could be something as simple as having a transponder on your vessel which tells us where you are. That can be just as important as having a PFD on board, because that can tell us where you are and whether you are out of range. Your family has called and wants to know where so-and-so is with this transponder. We have those transponders available today. They have been available for quite a while. It looks like a simple puck. It sits on your vessel and can easily tell us where you are. The biggest thing in search and rescue is avoiding the search part and making sure we know where you are so we can get people to help you. That's important.

I will ask Marc to talk more about some of the areas we already talked about, but 50 years down the road we would love to see everybody well-trained about how to go on the water. I

Dans ce cas, l'une des choses à laquelle nous pensons est de fournir à tout le monde une balise de localisation. Dans le Nord, notamment, c'est une façon très abordable de communiquer et pour nous de fournir aux gens un moyen de sauvetage courant, comme vous le dites, plutôt que d'investir dans un grand navire. Même que fournir une balise de localisation à tout le monde au Canada qui est sur l'eau pourrait être moins cher que d'avoir un système de recherche et sauvetage. Je ne veux pas dire que cela devrait le remplacer au complet, mais fournir ce type de moyen très abordable pour tout le monde sur l'eau est un point intéressant. La plupart des gens vont les acheter, mais pas tout le monde. Généralement, nous n'avons pas à sauver tout le monde.

La sénatrice Raine : De toute évidence, vous êtes bien placés tous les deux pour nous parler des nouvelles technologies et de l'avenir, et des orientations futures. Décrivez-nous ce que sera l'avenir dans 50 ans. Ma crainte est que tout le monde sera à la maison à utiliser leurs appareils, et que personne ne sera plus dehors en train de faire toutes ces belles activités que nous faisons, même si bien sûr nous irons toujours pêcher.

Nous avons l'imagerie par satellite. Certes, en termes d'information météo, nous savons où et quand frappent les tempêtes. Comment pouvons-nous tirer le meilleur parti de cela? Il semble que tout le monde se promène avec des appareils maintenant. Il faudrait que, juste avant de perdre le signal cellulaire, nous recevions le message suivant : « Avez-vous dit aux gens où vous allez? » Cela concerne le premier sujet que vous avez abordé, c'est-à-dire la sensibilisation du public. Comment allons-nous éduquer les gens pour qu'ils soient plus en sécurité?

M. Lick : Je vais parler de ce que j'envisage pour l'avenir dans 50 ans. Au fait, je serai dans ma berceuse sur ma véranda. Mais j'aimerais parler de notre besoin de savoir qui est sur l'eau. Certes, nous avons maintenant beaucoup de moyens technologiques qui nous permettent de savoir qui est sur l'eau, mais dans de nombreux cas, en particulier pour les embarcations de plaisance, et cela ne concerne certainement pas tout le monde, les gens ne sont pas conscients de la gravité des tempêtes. Ils ne sont pas conscients à quel point il peut être dangereux d'aller sur l'eau sans une formation et de l'équipement adéquats.

Il ne s'agit pas d'espionner les gens, mais pour savoir où ils se trouvent, il suffirait que leur embarcation soit munie d'un transpondeur qui indique la position. Cela peut être tout aussi important que d'avoir à bord un VFI, parce que cela peut nous dire où vous êtes et si vous êtes hors de portée. Votre famille peut appeler et connaître votre position grâce à ce transpondeur. Nous avons ces transpondeurs à notre disposition aujourd'hui. Ils sont disponibles depuis un certain temps. Ça ressemble à une simple rondelle. Il est fixé sur votre embarcation et peut facilement nous indiquer votre position. La chose la plus importante dans la recherche et le sauvetage est d'éviter la recherche et savoir où vous êtes afin d'envoyer des secours. C'est ça l'important.

Je vais demander à Marc de nous parler plus en détail de certains aspects dont nous avons déjà parlé, mais je peux dire que, dans 50 ans, nous aimerions que tout le monde ait reçu une

would like to see everybody trained to the level of those who can drive a car now, whether it's a licence or whatever. The purpose is not a money grab for the government; the purpose is to ensure that people who go out on the water are trained about how to handle it. I have been out on the water for decades. I know how to work on the water, but it's also a healthy respect for the dangers out there. That's just as important as knowing how to navigate. It's knowing when to go back in, in some cases, and not everybody recognizes that.

Whether it's licensing, but having everybody out there well-trained like we do with cars, 50 years down the road, if I was to ask for anything in terms of a wish list, that's what I would like to see.

Mr. Mes: Greg already spoke to a couple of the elements. Number one is the satellite and knowing where people are. The biggest concern is the number of pleasure craft we have on our waters. That's where there is a significant risk. Senator, you talked about providing that level of awareness. Everybody wants to go on the water and it's very nice and relaxing, but there is a level of awareness they need to ensure their own safety. It's important to have that level of awareness, knowing what kind of communication to have, having that transponder — that “puck” — and just knowing where they are, so that if there is bad weather, and we see there's bad weather, you can look at what impact it's going to have. Is there somebody out there? There's a big storm coming in. Can you communicate with that person? If we're able to communicate with that person, we can say, “You need to come in,” and we need to be able to do that in advance of something tragic happening.

Again, it speaks to prevention and what we've been talking about. It's awareness and the use of satellites and communication. But I think awareness is the key one. It goes back to what Mr. Lick spoke about, and that's prevention, particularly with regard to the millions of pleasure craft out on our waters, and providing that level. In 50 years, if we can be where they have that level of awareness and monitor where they are with a very simple puck transponder without giving personal information — because that's very important at the same time — I think we will be in a better place if we have that in place.

Mr. Lick: The only other thing I would add, senator, and the one that certainly gives a lot us shivers, particularly in the summertime, is the pleasure craft boaters who get themselves into trouble, but we've known about that for decades. The one that gives me shivers is seeing the number of adventurers who travel the North without any knowledge of how the North operates, the dangers out there, like the ice and the cold water.

formation adéquate sur la façon d'aller sur l'eau. Je voudrais que tout le monde ait reçu une formation adéquate semblable à celle offerte aux futurs conducteurs de véhicules automobiles. On pourrait imposer l'obtention d'un permis ou autre chose. Le but n'est pas pour le gouvernement de faire une ponction d'argent; le but est de veiller à ce que les gens qui vont sur l'eau aient reçu une formation adéquate sur la façon de gérer cela. Je vais sur l'eau depuis des décennies. Je sais comment travailler sur l'eau, mais j'ai aussi un respect salutaire pour les dangers que cela représente. C'est tout aussi important que de savoir comment naviguer. Il faut savoir quand revenir, dans certains cas, mais ce n'est pas tout le monde qui en est conscient.

Voici ce que je voudrais voir dans 50 ans. J'aimerais que toute personne qui va sur l'eau ait reçu une formation adéquate, comme pour conduire une voiture, et que cela soit attesté par un permis ou autre.

M. Mes : Greg a déjà parlé de quelques éléments. Le plus important est le repérage par satellite afin de connaître la position des gens. La plus grande préoccupation est le nombre de bateaux de plaisance qu'il y a sur nos eaux. Voilà ce qui présente un risque important. Monsieur le sénateur, vous avez parlé de la sensibilisation. Tout le monde veut aller sur l'eau et cela est très agréable et relaxant, mais il faut posséder certaines connaissances pour assurer sa propre sécurité. Il est important d'avoir ces connaissances, de savoir quel type d'appareils de communication il faut avoir, et d'avoir ce transpondeur — cette « rondelle » — afin qu'on puisse déterminer la position. Ainsi, s'il y a du mauvais temps, si nous voyons qu'il y a du mauvais temps, nous pouvons voir l'impact que cela aura. Il faut savoir s'il y a quelqu'un sur l'eau, si une grosse tempête s'en vient. Il faut voir si nous pouvons communiquer avec la personne. Si c'est possible, nous pouvons lui dire : « Vous devez revenir », et nous devons être en mesure de le faire avant que quelque chose de tragique ne se produise.

Encore une fois, c'est une question de prévention et c'est ce dont nous avons parlé. C'est une question de sensibilisation et d'utilisation des satellites et des moyens de communication. Je pense que la sensibilisation est la clé. Cela revient à ce dont M. Lick a parlé, c'est-à-dire la prévention, en particulier en ce qui concerne les millions de bateaux de plaisance sur nos eaux, et à la sensibilisation. Dans 50 ans, si les gens possèdent suffisamment de connaissances pour être en mesure de déterminer où ils se trouvent à l'aide d'un simple transpondeur, sans donner des renseignements personnels — parce que cela est aussi très important —, je pense que nous serons en meilleure position.

M. Lick : Il y a une seule chose que je voudrais ajouter, monsieur le sénateur. On frissonne beaucoup, surtout en été, à cause des plaisanciers qui se retrouvent dans des situations dangereuses, mais nous y sommes confrontés depuis des décennies. Je frissonne lorsque je vois le nombre d'aventuriers qui visitent le Nord, qui ignorent complètement comment fonctionne le Nord et ne connaissent pas les dangers là-bas, comme la glace et l'eau froide.

When we hear about adventurers who want to snorkel across the Arctic, it sends shivers up and down my spine. We don't have the assets to be able to save and monitor everybody in the water who does — I'm going to say it — stupid things like that. They do, and they don't recognize the dangers that are out there. Some may be very well equipped, but others are not, and we've had to save a number of them.

I bring the other example of the group of three or four Sea-Dooers that decided they wanted to voyage across the Arctic. They had a very small vessel supporting them, but in the end, they got themselves into trouble. The support craft couldn't support them very well, and we had to save them, bring them aboard one of our icebreakers and bring them back down south. That, to me, is just stupidity. That's the type of search and rescue event that we don't want happening.

To go back to the senator's question, it is about getting people who do things like that to understand the dangers of doing that in the North, not only safety-wise, but also the environmental and economic problems they may cause, not to mention the economic problems for us, as we have to save them. That is the one that sends shivers up and down my spine.

The Chair: Education is certainly the key to a lot of them.

I want to thank you again, Mr. Lick and Mr. Mes, certainly, for your very constructive discussion here this evening. We have learned a lot and you have made a couple of great suggestions, I think, in relation to what we're looking for with regard to recommendations. Certainly if we need to follow up, we'll be back.

We will reconvene on October 18, and we will have people from the Transportation Safety Board here, hopefully.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, October 18, 2016

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:10 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 evening, everybody. My name is Fabian Manning. I'm a senator from Newfoundland and Labrador, and I am pleased to chair this evening's meeting. Before I give the floor to our witnesses, I would like to invite the members of the committee to introduce themselves, starting on my immediate right.

Quand on entend parler des aventuriers qui veulent faire des excursions de plongée avec tuba dans l'Arctique, cela me donne des frissons dans le dos. Nous ne sommes pas en mesure de sauver et de surveiller tous ceux qui font dans l'eau — je vais le dire — des choses stupides comme celles-là. Ils le font et ils ne sont pas conscients des dangers de cet environnement. Certains peuvent être très bien équipés, mais d'autres ne le sont pas, et nous avons dû sauver un certain nombre d'entre eux.

Je dois donner l'autre exemple d'un groupe de trois ou quatre personnes adeptes de motomarine qui ont décidé de traverser l'Arctique. Ils voyageaient sur une très petite embarcation et, inévitablement, ils se sont retrouvés en danger. Leur embarcation ne pouvait pas les soutenir très bien, et nous avons dû les sauver, les amener à bord d'un de nos brise-glaces et les ramener vers le sud. À mon avis, cela est tout simplement stupide. Voilà le type de recherche et de sauvetage que nous voulons éviter.

Pour revenir à la question du sénateur, je dirais qu'il faut donc faire comprendre aux gens qui font des choses comme ça les dangers de faire cela dans le Nord, non seulement en ce qui a trait à la sécurité, mais aussi aux problèmes environnementaux et financiers qu'ils peuvent causer, sans compter les coûts pour nous qui devons les sauver. C'est cela qui me donne des frissons dans le dos.

Le président : L'éducation est certainement la clé pour la plupart d'entre eux.

Je tiens à vous remercier encore une fois, monsieur Lick et monsieur Mes, pour votre participation très constructive ici ce soir. Nous avons beaucoup appris, et je crois que vous avez présenté quelques bonnes suggestions quant aux recommandations que nous souhaitons faire. Certes, si nous devons faire un suivi, nous vous en ferons part.

Nous reprendrons le 18 octobre, et nous accueillerons, nous l'espérons, des représentants du Bureau de la sécurité des transports.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 18 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 10 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 : Bonsoir. Je m'appelle Fabian Manning, sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador. J'ai le plaisir de présider la réunion de ce soir. Avant de laisser la parole aux témoins, j'invite les membres du comité à se présenter, en commençant par ceux qui sont immédiatement à ma droite.

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

Senator Stewart Olsen: Carolyn Stewart Olsen, New Brunswick.

Senator McInnis: Tom McInnis, Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Poirier: Rose-May Poirier, a senator from New Brunswick.

[*English*]

Senator Hubley: Elizabeth Hubley, Prince Edward Island.

Senator Munson: Jim Munson, Ontario.

Senator Enverga: Tobias Enverga, Ontario.

Senator Raine: Nancy Greene Raine, Pacific Coast, B.C.

Senator Wallace: John Wallace, New Brunswick.

Senator Sinclair: I'm Murray Sinclair. I'm just south of Hudson's Bay.

The Chair: Thank you, senators.

The committee is continuing its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. This evening, we will be hearing about and discussing the occurrences of marine accidents and incidents in Canada, with a view to understanding the factors that lead to these occurrences and what can be done to prevent them, thereby reducing the pressures on Maritime SAR services.

We are pleased to welcome representatives of the Transportation Safety Board of Canada. On behalf of the members of the committee, I thank you for being here today. I understand you have some opening remarks. I would ask you introduce yourselves first and proceed with your opening remarks, and then we'll go to questions from our committee members.

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer, Transportation Safety Board of Canada: My name is Jean Laporte. I am the Chief Operating Officer at the Transportation Safety Board.

[*Translation*]

Mr. Chair, honourable members of the committee, I want to thank you for inviting the Transportation Safety Board of Canada, or TSB, to appear today. I have with me Captain Marc-André Poisson, our Director of Marine Investigations. Mr. Poisson is well placed to provide greater context and information on our marine investigations and statistics.

La sénatrice Marshall : Elizabeth Marshall, de Terre-Neuve-et-Labrador.

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

Le sénateur McInnis : Tom McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

La sénatrice Hubley : Elizabeth Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le sénateur Munson : Jim Munson, de l'Ontario.

Le sénateur Enverga : Tobias Enverga, de l'Ontario.

La sénatrice Raine : Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique

Le sénateur Wallace : John Wallace, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Sinclair : Je m'appelle Murray Sinclair. Je suis du sud de la baie d'Hudson.

Le président : Merci, sénatrices et sénateurs.

Le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Ce soir, nous discuterons des événements, accidents et incidents qui surviennent au Canada, en essayant de comprendre les facteurs qui conduisent à ces événements et ce que nous pouvons faire pour les prévenir et, par là même, pour réduire les pressions exercées sur les services SAR maritimes.

Nous avons le plaisir d'accueillir des représentants du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Au nom des membres du comité, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Je crois que vous avez préparé des déclarations préliminaires. Je vous demande de bien vouloir vous présenter et de commencer vos déclarations préliminaires, après quoi nous passerons aux questions des membres de notre comité.

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations, Bureau de la sécurité des transports du Canada : Je m'appelle Jean Laporte. Je suis administrateur en chef des opérations au Bureau de la sécurité des transports.

[*Français*]

Monsieur le président, honorables membres du comité, j'aimerais vous remercier d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à comparaître aujourd'hui. J'ai à mes côtés le capitaine Marc-André Poisson, notre directeur des enquêtes maritimes. M. Poisson est bien placé pour fournir un contexte élargi et de l'information sur nos enquêtes et statistiques maritimes.

First of all, I would like to take a moment to remind you of who we are and we do at the TSB in order to properly frame our discussions.

[*English*]

The TSB is an independent body created in 1990 under the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act. Our mandate is to advance safety in the air, marine, rail and pipeline modes of transportation that are under federal jurisdiction. We fulfill this mandate by conducting independent investigations, by identifying safety deficiencies and/or causal and contributing factors, by making recommendations and by publishing reports.

In short, when something goes wrong, we investigate to determine not only what happened but also why it happened. We then share what we have learned publicly so that those who are best placed to take corrective action can do so.

It is important to point out that the TSB is neither a regulator nor a tribunal. We do not assign fault, nor do we determine civil or criminal liability. We do not conduct inspections or audits. These responsibilities belong to other organizations. We are, therefore, able to provide you with information only from the events that are reported to us and on which we have conducted investigations.

In 2015, 245 marine accidents and 707 marine incidents were reported to the TSB, a slight decrease from the previous year. Each of these occurrences is carefully documented and assessed according to our occurrence classification policy in order to determine if there are safety issues to investigate. We only investigate occurrences that contribute to the advancement of safety. In 2015-16, we launched 12 new marine investigations and completed 15.

In all of our investigations, we look at the emergency measures taken in response to the occurrence, including search and rescue activities. When necessary, we examine these activities in-depth as an integral part of the investigation.

[*Translation*]

Between 2004 and 2015, we identified eight issues linked to maritime search and rescue in Canada.

Several investigations have revealed that the absence of emergency position-indicating radio beacons on board ships has resulted in too much lost time, and above all, too many lost lives. These beacons alert search and rescue automatically when a ship is in distress and contribute greatly to a rapid search and rescue response. This issue mainly concerns the fishing industry.

J'aimerais tout d'abord prendre un moment pour vous rappeler qui nous sommes et ce que nous faisons au BST afin de bien cadrer nos discussions.

[*Traduction*]

Le BST est un organisme indépendant, créé en 1990 en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Notre mandat est de promouvoir la sécurité des transports dans les modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline qui relèvent de la compétence fédérale. Nous remplissons ce mandat en menant des enquêtes indépendantes, en cernant les lacunes de sécurité, les causes et les facteurs contributifs, en faisant des recommandations et en publiant des rapports.

En bref, quand quelque chose va mal, nous enquêtons afin de déterminer non seulement ce qui est arrivé, mais aussi pourquoi. Puis, nous publions ce que nous avons appris, de sorte que ceux qui sont les mieux placés pour prendre des mesures correctives puissent le faire.

Il est également important de préciser que le BST n'est pas un organisme de réglementation ni un tribunal. Nous n'attribuons pas de faute, et nous ne déterminons pas les responsabilités civiles ou pénales. Nous n'effectuons pas d'inspections ni de vérifications. Ces responsabilités appartiennent à d'autres organismes. Nous sommes donc en mesure de vous fournir des renseignements uniquement à partir des événements qui nous sont signalés et sur lesquels nous avons effectué des enquêtes.

En 2015, 245 accidents et 707 incidents maritimes ont été signalés au BST, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente. Chacun de ces événements est soigneusement documenté et évalué selon notre politique sur la classification des événements afin de déterminer s'il y a matière à faire enquête. Nous faisons enquête uniquement sur les cas les plus aptes à nous permettre de faire progresser la sécurité. Au cours de l'exercice 2015-2016, nous avons lancé 12 nouvelles enquêtes maritimes et nous en avons terminé 15.

Dans toutes nos enquêtes, nous prenons en considération les mesures d'urgence qui sont prises en réponse à l'événement, incluant les activités de recherche et de sauvetage. Lorsque cela est nécessaire, nous examinons ces activités en profondeur comme partie intégrale de notre enquête.

[*Français*]

Dans le cadre de nos enquêtes effectuées entre 2004 et 2015, nous avons relevé huit enjeux en lien avec la recherche et le sauvetage maritimes au Canada.

Plusieurs enquêtes révèlent que l'absence de radiobalises de localisation des sinistres à bord des navires a fait perdre trop de temps et surtout trop de vies. Ces radiobalises avertissent automatiquement le système de recherche et sauvetage lors d'un sinistre d'un navire et contribuent grandement à une intervention rapide de recherche et sauvetage. Cette problématique concerne principalement l'industrie de la pêche.

We have also observed response delays after search and rescue has received a distress signal. This may be because the information provided to search and rescue services is sometimes inaccurate or invalid, and that wastes valuable time.

In some cases, we have found that, if the authorities responsible for dealing with an emergency are not involved in a timely and coordinated manner, there is a risk that intervention measures may be limited and the situation may worsen.

[English]

In one occurrence that involved the loss of lives, it was established that the Department of National Defence search and rescue standby times for response vary 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 of search and rescue activities take place during regular work hours when the 30-minute response time is in place.

In another occurrence, our investigation found deficiencies in practical training as well as the absence of medical and fitness standards for crew members of the Royal Canadian Marine Search and Rescue.

Another investigation found incomplete communication between the search and rescue authorities, the marine communications and traffic services, and the ships on the scene. This resulted in the loss of valuable time and undermined the success of the search and rescue mission.

A recent investigation found equipment problems with the emergency pumps that search and rescue units supplied to a damaged fishing vessel.

Finally, the TSB is also concerned with respect to the availability of search and rescue resources to respond rapidly in the Canadian Arctic.

These issues that I have just outlined were communicated to relevant organizations in our investigation reports or through safety communication letters. We currently have no active recommendations related to search and rescue services.

[Translation]

In closing, I would like to point out that we appreciate your focus on maritime safety, and we thank you for inviting us today to discuss this matter with you. We hope that our presence here will assist with your work. We are now ready to answer your questions.

[English]

The Chair: Thank you, Mr. Laporte. That is a great segue into our questions.

D'autre part, nous observons d'autres délais d'intervention après que les opérations de recherche et sauvetage ont reçu un signal de détresse. Par exemple, l'information transmise aux services de recherche et sauvetage est parfois inexacte ou invalide, ce qui fait perdre du temps précieux.

Pour certains cas, nous avons observé que si tous les organismes responsables de la gestion d'une urgence ne sont pas rapidement contactés et qu'ils ne travaillent pas de façon concertée, les mesures d'intervention risquent d'être limitées et la situation peut s'aggraver.

[Traduction]

Lors d'un événement causant des pertes de vie, il a été établi que le délai d'intervention des services de recherche et de sauvetage du ministère de la Défense nationale est de 30 minutes durant les heures normales de travail et jusqu'à un maximum de 2 heures à l'extérieur des heures de travail normales. Toutefois, un total de 60 p. 100 des activités de recherche et de sauvetage se déroulent durant les heures de travail où le délai de 30 minutes est en vigueur.

Dans un autre cas, notre enquête a révélé des lacunes en formation pratique, ainsi que l'absence de normes médicales et d'aptitudes physiques pour les membres des équipes de sauvetage de la Royal Canadian Marine Search and Rescue.

Une enquête a révélé des problèmes de communications incomplètes entre les autorités de recherche et de sauvetage, les Services de communications et de trafic maritimes et les navires en place, ce qui a causé des pertes de temps précieux et a nui au succès de la mission de recherche et de sauvetage.

Une enquête récente a révélé des problèmes d'équipement, soit le manque d'efficacité d'une pompe d'urgence fournie par une unité de recherche et sauvetage à un navire de pêche avarié.

Finalement, le BST est aussi préoccupé par la disponibilité des ressources de recherche et de sauvetage afin d'intervenir rapidement dans l'Arctique canadien.

Ces enjeux que je viens de mentionner ont été communiqués aux organismes pertinents, soit dans nos rapports d'enquêtes ou au moyen d'avis de sécurité. Toutefois, nous n'avons présentement aucune recommandation active reliée aux services de recherche et de sauvetage.

[Français]

En terminant, je souligne que nous apprécions l'attention que vous portez à la sécurité maritime et nous vous remercions de nous avoir invités aujourd'hui afin d'en discuter avec vous. Nous espérons que notre présence contribuera à l'avancement de vos travaux. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président : Merci, monsieur Laporte. Voilà une belle amorce à nos questions.

Senator Hubley: Welcome, and thank you for your presentation this evening. As you both well know, the vast majority of the Canadian fishing fleet is small fishing vessels. That's what we have exclusively in my home province of Prince Edward Island.

I would like to ask about the new fishing regulations published in the *Canada Gazette Part II* in July of this year. I would like to know what you think of those new regulations and how you think they will impact the number and/or the severity of marine incidents.

Marc-André Poisson, Director of Investigations — Marine, Transportation Safety Board of Canada: Thank you, senator, for your question. The most appropriate reply would be to provide you with what the board has provided to Transport Canada in reference to several recommendations submitted over the past 20 years, and the delay by Transport Canada in responding to these recommendations has the board very concerned.

There are a few issues that have been raised and that have been submitted in the new regulations that are positive, but unfortunately there are other issues that have not been resolved and won't be with the new regulations. The best way would be for us to submit to you the list of the recommendations, and they're on our website, because it would be quite extensive to go through them all, but I can provide an idea of several of them.

There are some that are to the satisfaction of the board, some that are satisfactory in part and some that are unsatisfactory. Part of the proposal for Transport Canada is in two phases. The first phase has been completed, and then there is a second phase that will respond to other recommendations.

Senator Hubley: I see that part of these new regulations is the response to TSB's recommendations stemming from the capsizing of a small fishing vessel called *Cap Rouge II*. Five people drowned, including two children, and two escaped. The accident happened in 2002 and the TSB report came out in 2003. Since then, it has been a constant back-and-forth between Transport Canada and the TSB responding and reassessing.

The TSB's assessment rating is currently unsatisfactory, and the TSB continues to monitor the proposed action. It took 13 years to get to this point. How common is a delay like this?

Mr. Laporte: Over the years since the TSB was created, we have issued over 40 recommendations specifically pertaining to fishing vessel safety in one way or form. There are currently seven of those that remain outstanding. As you have just pointed out, senator, some have been outstanding for quite some time.

In the other modes of transportation, we have a similar issue where it's taking an excessive period of time, in our opinion, to take the appropriate actions to fully address the issues we have

La sénatrice Hubley : Bienvenue, et merci de votre présentation. Comme vous le savez tous les deux, la vaste majorité de la flottille de pêche au Canada est composée de petits bateaux de pêche. Et c'est ce dont nous disposons exclusivement dans ma province, l'Île-du-Prince-Édouard.

J'aimerais vous entendre au sujet du nouveau règlement sur les bâtiments de pêche publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* en juillet de cette année. J'aimerais savoir ce que vous pensez de ce nouveau règlement et de la manière dont, selon vous, il influera sur le nombre et la gravité des incidents maritimes.

Marc-André Poisson, directeur d'enquêtes — Marine, Bureau de la sécurité des transports du Canada : Merci, madame la sénatrice, de votre question. La réponse la plus adéquate serait de vous relater ce que le bureau a fourni à Transports Canada en référence aux diverses recommandations soumises au cours des 20 dernières années et de vous parler du retard que Transports Canada a mis pour réagir aux recommandations, une situation que le bureau considère comme très préoccupante.

Quelques enjeux qui ont été soulevés et mentionnés dans le nouveau règlement sont positifs, mais, malheureusement, d'autres problèmes n'ont pas été résolus et ne le seront pas dans le nouveau règlement. Le mieux pour nous serait de vous soumettre la liste des recommandations, qui sont affichées sur notre site web. Parce qu'il serait plutôt fastidieux de toutes les parcourir, je peux vous présenter un aperçu de certaines d'entre elles.

Certaines recommandations satisfont pleinement le bureau, certaines le satisfont en partie et d'autres ne le satisfont pas du tout. Une partie de la proposition soumise à Transports Canada est composée de deux phases. La première phase a été achevée, alors que la seconde phase répondra à d'autres recommandations.

La sénatrice Hubley : Je constate qu'une partie du nouveau règlement est une réponse aux recommandations du BST découlant du chavirement d'un petit bateau de pêche baptisé *Cap Rouge II*. Cinq personnes se sont noyées, dont deux enfants, et deux autres se sont échappées du bateau. L'accident est survenu en 2002, et le rapport du BST est paru en 2003. Depuis lors, il y a un mouvement de va-et-vient entre Transports Canada et le BST quant à la réponse et la réévaluation.

Le critère d'évaluation du BST est actuellement insatisfaisant, et le BST continue de surveiller la mesure proposée. Il a fallu 13 ans pour en arriver là. Un tel retard est-il courant?

M. Laporte : Depuis la création du BST, nous avons formulé plus de 40 recommandations reliées directement à la sécurité des bateaux de pêche sous une forme ou sous une autre. À l'heure actuelle, sept d'entre elles restent en suspens. Comme vous l'avez mentionné, madame la sénatrice, certaines recommandations sont en suspens depuis un certain temps.

Dans d'autres modes de transport, nous avons un problème semblable, alors qu'il faut une période de temps excessive, à notre avis, pour prendre les mesures adéquates afin de résoudre les

identified. That is why we seek updates on an annual basis and reassess the responses. We make that public.

In 2010 we also issued what we call the TSB “Watchlist,” where we identify the most significant issues that have been outstanding for a long time. We use that watch list, which is updated every second year, to raise attention and re-engage the dialogue publicly on the most significant outstanding issues. This is a tool for us to prioritize the outstanding recommendations and try to generate more safety actions on the part of the government and industry. We will be publishing our new watch list in November.

Senator Stewart Olsen: I have so many questions, but I’ll keep it as brief as I can.

Up to this moment on this study, we have been painted a very rosy picture of response. I’m not faulting anyone, but I wondered all along if that rosy picture was actually the way it is, so I’m happy to know that there is an oversight body and that you do issue recommendations.

The first question would be: When you commence an investigation, by whom does it have to be reported to you?

Mr. Poisson: The regulations state that the master of the vessel or the owner of the vessel has to report to the Transportation Safety Board an occurrence. Now, the way this is done is through the Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services in the majority of the cases, and Canadian Coast Guard would relay that information to us. That’s how we’re aware, and if a search and rescue is launched, they get their information the same way.

If it’s an incident without any SAR capacity, we would get that information, and we would determine what we do with that information. But in the majority of cases, it’s always through the Canadian Coast Guard. We do get some through other means, but it’s generally that way.

Senator Stewart Olsen: Is that information timely? Are you able to visit the site in a timely fashion to do your investigation and speak to people?

Mr. Laporte: As Marc-André indicated, there is an obligation to report the occurrences immediately. Up until about a year ago, we were being notified by the marine communications centres in a timely manner. However, in the past year to 18 months, roughly, as a result of changes that have been made by the Coast Guard in those centres, we are no longer being called all the time in a timely manner. That is an issue that we have taken up with the Coast Guard and we will be pursuing because it remains outstanding.

problèmes que nous avons cernés. C’est pourquoi nous cherchons à obtenir des mises à jour annuelles et à réévaluer les réponses. Nous les rendons publiques.

En 2010, nous avons aussi publié ce que nous appelons « la Liste de surveillance » du BST, dans laquelle nous avons indiqué les problèmes les plus importants qui étaient en suspens depuis longtemps. Nous utilisons cette liste, qui est mise à jour toutes les deux années, afin d’attirer l’attention et de relancer le dialogue publiquement sur les questions les plus importantes encore en suspens. C’est un outil qui nous sert à établir la liste des recommandations en suspens par ordre de priorité et à essayer de produire plus de mesures de sécurité de la part du gouvernement et de l’industrie. Nous publierons notre prochaine liste de surveillance en novembre.

La sénatrice Stewart Olsen : J’ai beaucoup de questions à vous poser, mais je vais essayer d’être aussi brève que possible.

Jusqu’à ce moment-ci de l’étude, on nous a fourni des perspectives très réjouissantes en guise de réponses. Je ne reproche rien à qui que ce soit, mais je me suis demandé tout au long de l’étude si les perspectives en question reflétaient vraiment la réalité. Je suis donc ravie de constater qu’il existe un organisme de surveillance et que vous présentez des recommandations.

Ma première question est la suivante : lorsque vous commencez une enquête, qui vous l’a transmise?

M. Poisson : La réglementation mentionne que le capitaine du navire ou son propriétaire doit informer le Bureau de la sécurité des transports de tout événement. Actuellement, dans la majorité des cas, l’information est transmise aux Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne qui nous l’achemine par la suite. C’est ainsi que nous sommes informés et, si une recherche ou un sauvetage est entrepris, l’information leur est communiquée de la même façon.

S’il s’agit d’un incident qui ne requiert pas la capacité des services SAR maritimes, nous recevons l’information, puis nous voyons ce que nous pouvons en faire. Mais, dans la plupart des cas, c’est par l’entremise de la Garde côtière canadienne. Nous recevons l’information par d’autres moyens, mais c’est généralement la manière dont nous fonctionnons.

La sénatrice Stewart Olsen : Cette information est-elle fournie de manière opportune? Pouvez-vous visiter le site de l’événement en temps opportun pour mener votre enquête et parler aux personnes concernées?

M. Laporte : Comme Marc-André l’a mentionné, il existe une obligation de signaler immédiatement les événements. Jusqu’à il y a environ un an, nous étions avisés par les centres de communications maritimes de manière opportune. Cependant, au cours des 18 derniers mois, approximativement, en raison des changements que la Garde côtière a apportés dans ces centres, nous ne sommes plus toujours appelés en temps opportun. C’est un problème que nous avons abordé avec la Garde côtière et que nous continuerons d’aborder parce qu’il demeure en suspens.

We do get notified, sometimes, days after the occurrence instead of right at that moment, and that does impair or impact in some way our ability to deploy to a site quickly.

Senator Stewart Olsen: I will leave that part of it. Going to your statements on your reports, when you do report, the reports go to Transport Canada. Do they go to the minister? What is the trail of your reporting?

Mr. Laporte: The final reports are public and they are all posted on our website. There is always a news release that accompanies all of our final reports. The reports are distributed to the Minister of Transport as well as to other key stakeholders that were directly connected with the occurrence.

However, before we publish the final report, under our legislation, there is a requirement for us to provide a confidential draft of the report to what we call designated reviewers. Those are organizations or individuals that are identified by the board as having a direct interest in the investigation and being able to help us validate the accuracy and the completeness of our reports. It is a fairness process, in a way, that is built into the legislation whereby they have the opportunity to provide comments on the draft before the report is made public because the report could impact their reputation and business, et cetera. We have that process.

The minister is always a designated reviewer, as well as, typically, the owners or key crew members involved in the accident in question.

Senator Stewart Olsen: Do you ever get any pressure or push back to change some parts of your report?

Mr. Laporte: We always get comments from the minister or the department. Other parties will most frequently provide comments. Sometimes we do have no comments, but most of the time there are. We have a very robust process. Everything is done and documented on paper, so there is no pressure or influence that can be exerted on the board or on the investigators to change unduly the contents of the report.

They make their representations in writing. We analyze them, and we reply to all representations in writing.

Senator Stewart Olsen: Thank you very much.

I'll just put on the record my concern about how quickly your reports are actually acted upon and that there's a significant lag in some of them. I think that's something we should look at, as well. Thank you, gentlemen.

Senator Poirier: Thank you, gentlemen, both, for being here.

Nous sommes souvent informés des jours après un événement au lieu de l'être sur-le-champ, et cela diminue ou influence d'une certaine manière notre capacité de nous déployer rapidement sur le site.

La sénatrice Stewart Olsen : Je vais laisser cette question de côté pour l'instant. Pour en revenir à vos énoncés sur vos rapports, lorsque vous faites un rapport, vous le transmettez à Transports Canada. Se rend-il jusqu'au ministre? Quel chemin emprunte-t-il?

M. Laporte : Nos rapports finaux sont publics et affichés sur notre site web. Un communiqué de presse accompagne chacun de nos rapports finaux. Les rapports sont remis au ministre des Transports, de même qu'aux autres intervenants clés directement concernés par les événements.

Toutefois, avant de publier un rapport final, conformément aux mesures législatives qui nous régissent, nous avons l'obligation de fournir une version confidentielle du rapport à des examinateurs désignés, comme nous les appelons. Ce sont des organisations ou des individus que le bureau considère comme ayant un intérêt direct dans les enquêtes et qui peuvent nous aider à confirmer l'exactitude ou l'exhaustivité de nos rapports. Il s'agit d'un processus équitable en ce sens qu'il s'inscrit dans les mesures législatives et que les examinateurs ont l'occasion d'émettre des commentaires avant que les rapports soient rendus publics parce que les rapports peuvent avoir une incidence sur leur réputation ou leurs activités, et cetera. Nous disposons de ce processus.

Le ministre est toujours un examinateur désigné, comme c'est habituellement le cas du propriétaire d'un navire ou des membres d'équipage concernés par l'accident en question.

La sénatrice Stewart Olsen : Avez-vous déjà ressenti des pressions pour modifier certaines parties de vos rapports?

M. Laporte : Nous recevons toujours des commentaires du ministre ou du ministère. D'autres parties intéressées nous fournissent souvent des commentaires. Parfois, nous ne recevons pas de commentaires, mais, la plupart du temps, nous en avons. Nous avons un processus très rigoureux. Tout est fait et documenté sur papier. Ainsi, aucune pression ou influence ne peut être exercée sur le bureau ou ses enquêteurs afin de modifier indûment le contenu des rapports.

Les gens font des commentaires par écrit. Nous les analysons et répondons à toutes les observations également par écrit.

La sénatrice Stewart Olsen : Merci beaucoup.

Je vais vous faire part de ma préoccupation au sujet de la rapidité avec laquelle vos rapports sont vraiment mis en application et des lacunes importantes que certains semblent contenir. J'estime que c'est une question sur laquelle nous devons nous pencher. Merci, messieurs.

La sénatrice Poirier : Merci, messieurs, de votre présence parmi nous.

In your statistical summary here — maritime occurrences in 2015 — on page 9 it noted that, in 2015, incidents in the Atlantic region represented 45 per cent of all marine incidents. As well, the report notes that the majority of the reportable incidents consisting of a total failure of any machinery or technical system happened in the Atlantic region. That's 50 per cent in all of Canada. What were the reasons behind these statistics for Atlantic Canada?

Mr. Poisson: One of the main issues has to do with the large fleet that's on the east coast and the small fishing vessels that are there. If there is a breakdown that occurs offshore, then it's mandatory to report. In that case, the information comes back to us, and we generally don't investigate further than acknowledging the fact that there was, again, another fishing vessel breakdown with no impact to the safety of the crew members or to the vessel.

We statistically continue to track these amounts, and it's larger on the east and west coasts than in central Canada, where there are fewer fishing vessels.

Senator Poirier: Is there anything that can be done to lower the number of incidents related to the machinery and technical systems in Atlantic Canada?

Mr. Poisson: That is a question that should be posed to Transport Canada, because if we had found any issues, we would have reported on them. What we did do, however, is a large study called a safety issues investigation, and we broadly looked at issues of safety in the whole of Canada.

We looked at the maintenance as well, and we did report on this large, broad investigation, but there was nothing systemic we could find that we could report on related to the lowering of the breakdowns. It's a question, of course, of maintenance, and that's the main responsibility of the owner and the crew.

Senator Poirier: In your opinion, is the Coast Guard well-equipped and systematically well-organized to respond adequately to incidents in the Atlantic region?

Mr. Poisson: Our reports, as the Chief Operating Officer told you, found eight issues that we wanted to bring to this committee today. We couldn't find anything related to your question that would lead us to doubt that the capacity or quality of search and rescue in Canada is any different than the positive submissions that you got from the previous witnesses.

Senator Poirier: And this is my last question: In your opinion, as of today, what is the biggest safety deficiency that needs to be addressed for marine transportation?

À la page 9 de votre résumé statistique que nous avons ici, qui porte que les événements maritimes en 2015, on peut lire que, l'année dernière, les incidents survenus dans la région de l'Atlantique ont représenté 45 p. 100 de tous les incidents maritimes. Le rapport mentionne que la majorité des incidents signalés ont consisté en une défaillance d'une machinerie ou d'un système technique survenue dans la région de l'Atlantique. Ce sont 50 p. 100 de tous les incidents signalés au Canada. Comment peut-on expliquer de telles statistiques au Canada atlantique?

M. Poisson : Une des principales raisons tient à la grande flottille et aux petits bateaux de pêche qu'on retrouve sur la côte Est. Si une panne survient au large, il est obligatoire de la signaler. En pareil cas, l'information nous est transmise et, généralement, nous ne poussons pas l'enquête au-delà de la reconnaissance du fait qu'il y a eu, une fois de plus, une panne dans un autre bateau de pêche qui n'a eu aucune incidence sur la sécurité des membres de l'équipage.

Au plan statistique, nous continuons de suivre ces chiffres à la trace. Ils sont plus élevés sur la côte Est et la côte Ouest qu'au Canada central, où il y a moins de bateaux de pêche.

La sénatrice Poirier : Peut-on faire quelque chose pour réduire le nombre d'incidents associés à la machinerie et aux systèmes techniques au Canada atlantique?

M. Poisson : C'est une question qui doit être posée à Transports Canada parce que, si nous avons trouvé un problème, nous devons le lui signaler. Ce que nous avons fait, cependant, est une vaste étude appelée « Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité », et nous nous sommes penchés sur tous les problèmes de sécurité dans l'ensemble du Canada.

Nous nous sommes attardés également à l'entretien, et nous avons fait rapport sur cette vaste enquête, mais nous n'avons rien trouvé de nature systémique que nous aurions pu signaler par rapport à la diminution des pannes. Bien entendu, c'est une question d'entretien, mais elle relève de la responsabilité principale du propriétaire du navire et de l'équipage.

La sénatrice Poirier : À votre avis, la Garde côtière canadienne est-elle bien équipée et systématiquement organisée pour réagir de manière adéquate aux incidents qui se produisent dans la région de l'Atlantique?

M. Poisson : Comme l'administrateur en chef vous l'a dit, nos rapports ont révélé huit enjeux que nous voulions portés à l'attention du comité aujourd'hui. Nous ne pouvons rien trouver dans votre question qui pourrait nous faire douter que la capacité ou la qualité de la recherche et du sauvetage au Canada est différente des présentations positives que vous avez reçues des témoins précédents.

La sénatrice Poirier : Ce sera ma dernière question : à votre avis, en date d'aujourd'hui, quelle est la plus grande lacune de sécurité à laquelle nous devons remédier en matière de transport maritime?

Mr. Poisson: The biggest one that I would relate to you would be the one that we found, which is related to the carriage and the quality of the information in the emergency positioning radio beacon, or EPIRBs. You've heard previously about the issues related to that. We have one recommendation that is outstanding, and it has to do with mandatory carriage of EPIRBs on the small vessel fishing fleet.

Now, if you're going to sea in a small fishing vessel and an accident happens, as we have investigated in the past, and you don't have any means to automatically identify to the search and rescue officials that you are in a state of emergency and you don't have any capacity to communicate, and if the vessel overturns rapidly and you fall into the water, either with or without a life raft, then you're left on your own. We have found that the absence of EPIRBs on the small vessel fishing fleet has created loss of life and has put many fishermen into danger.

This is an outstanding recommendation that the board has provided to Transport Canada and remains outstanding. You had a question, Senator Hubley, on specifically the recommendations and the regulations, and that's one specific point where the board is unsatisfied with the response from Transport Canada related to the new regulations that they are proposing.

Again, with the EPIRBs, another issue that popped up — and Mr. Laporte has told you about them — has to do with the inconsistent information or the delay of the information. You may have an EPIRB on board, and we've found on sail training vessels off the coast of Brazil, on tug accidents and on fishing vessel accidents, and the information that's on the EPIRBs is not correct. If you don't modify the information that's in your EPIRB, the EPIRB information that is received through the satellites and sent to the SAR is inappropriate.

You may find that what the search and rescue coordinator will do, because there's a high level of false alerts, is use the information on the EPIRBs to be able to track and make sure it is appropriate information or whether it is a false alert. When they try to go back and find the appropriate owner and see if this was an actual emergency, if the information is not appropriate, there are delays. That's one area that we found and that the board has found that needs to be improved.

Also, we found in some situations that when the Cospas-Sarsat information reaches the SAR RCC centres, there's a delay in the time that the information is received, which creates a delay. But that's not a systemic issue; it's an issue that we found in some investigations.

To answer your question, it's the EPIRBs, I would say, that the board would reply as the number one issue.

M. Poisson : La plus grande lacune que je vous soulignerais est celle que nous avons trouvée, qui concerne l'acheminement et la qualité de l'information dans les radiobalises de localisation des sinistres, ou RLS. Vous en avez entendu parler précédemment. L'une de nos recommandations encore en suspens concerne la transmission obligatoire des RLS dans la flottille de petits bateaux de pêche.

Aujourd'hui, si vous allez en mer dans un petit bateau de pêche et qu'un accident survient, comme l'ont indiqué certaines de nos enquêtes, et si vous n'avez aucun moyen d'informer automatiquement les responsables des activités de recherche et de sauvetage que vous vous trouvez dans une situation d'urgence et n'avez aucune possibilité de communiquer, et si le navire chavire rapidement et que vous tombez à l'eau, avec ou sans radeau de sauvetage, vous êtes laissé à vous-même. Nous avons constaté que l'absence de radiobalises de localisation des sinistres dans la flottille de petits bateaux de pêche a fait perdre des vies et mis de nombreux pêcheurs en danger.

Il s'agit d'une recommandation que le bureau a soumise à Transports Canada et qui reste en suspens. Vous avez posé une question, sénatrice Hubley, au sujet des recommandations et de la réglementation. C'est là un point particulier sur lequel la réponse de Transports Canada ne satisfait pas le bureau et qui concerne le nouveau règlement que le ministère propose.

Encore une fois, par rapport aux RLS, un autre problème qui surgit — et M. Laporte vous en a parlé — concerne l'incohérence de l'information et les retards de transmission. On peut avoir une radiobalise de localisation des sinistres à bord, comme il y en avait sur des voiliers-écoles au large des côtes brésiliennes ou lors d'accidents impliquant des remorqueurs et des bateaux de pêche, et l'information contenue dans la radiobalise n'est pas adéquate. Si l'on ne modifie pas l'information contenue dans la radiobalise, l'information reçue au moyen des satellites et transmise aux services SAR maritimes est inadéquate.

Vous pourriez penser que ce que ferait le coordonnateur de la recherche et du sauvetage, parce qu'il y a beaucoup de fausses alertes, serait d'utiliser l'information contenue dans la radiobalise pour faire un suivi et déterminer si l'information est adéquate ou s'il s'agit d'une fausse alerte. Lorsque le coordonnateur essaie de revenir en arrière pour trouver le propriétaire du navire et vérifier s'il y a véritablement une urgence, si l'information n'est pas adéquate, il y a des retards. C'est une situation que le bureau a constatée et qui, selon nous, doit être corrigée.

De plus, nous avons constaté que, dans certaines situations, lorsque l'information du système de télécommunication par satellite Cospas-Sarsat se rend jusqu'aux centres de coordination des opérations de sauvetage, les CCOS, elle est reçue en retard. Ce n'est pas un problème systématique, mais nous l'avons constaté dans certaines enquêtes.

Pour répondre à votre question, ce sont les radiobalises de localisation des sinistres qui, selon le bureau, constituent le principal problème.

Senator Munson: Just to clarify for people who may be watching and are interested this, when you say EPIRBs, how do you spell that — I know what it is — and what does it mean?

Mr. Poisson: EPIRB is a tracking transmitter which aids in the detection and location of boats, aircraft and people in distress. For people in distress, it's called a PLB, personal locator beacon, and you probably heard of ELTs, emergency location transmitters, which are again location beacons but they're used mainly for aircraft.

Senator Munson: So what does this term mean?

Mr. Poisson: Emergency Position Indicator Radio Beacon.

Senator Munson: That's what I want to get into. Obviously, there are no mandatory rules, but do licensed boats in this country have a black box? Are they required to have one? I have a reason behind this question, obviously, because with plane crashes there are normally, but sometimes not. So it's not mandatory here for boats and major fishing fleets to have a black box to say what may have happened?

Mr. Poisson: The carriage requirements follow the International Convention on the Safety of Life at Sea requirements for voyage data recorders. A black box is called a VDR, voyage data recorder, in the marine world. There are mandatory requirements for commercial vessels, and I believe the tonnage is 500 tons and above. If you're a SOLAS vessel, that means you're trading internationally and that's the requirement to carry the voyage data recorder.

There are no requirements for the fishing vessel voyage data recorder. There are some systems that exist that the Department of Fisheries and Oceans have to track the fishing vessels, but not for all of them, and there are also automatic identification systems that some vessels do use.

But, really, to collect data on the black box VDR, you would not find this on pleasure craft and you would not find this on the majority of fishing vessels.

Senator Munson: Do you think there should be? I'm not talking small rowboats, but I mean a robust industry in New Brunswick, fishermen and so on going out. Do you think from your safety point of view that this should be a requirement?

Mr. Poisson: To improve safety, what we found over and over again is if we have a voyage data recorder, the investigation is much simpler. We find the issues much easier. So if you're able to

Le sénateur Munson : Seulement à des fins de clarification, pour les gens qui peuvent nous entendre et s'intéresser à la question, lorsque vous dites « RLS » — je sais ce que c'est —, mais à quoi faites-vous référence exactement?

M. Poisson : Une RLS est un transmetteur de localisation qui aide à détecter et à localiser des navires, des avions ou des personnes en détresse. Dans le cas des personnes en détresse, la RLS est appelée « balise de localisation personnelle ». Vous avez probablement entendu parler aussi des radiobalises de repérage d'urgence, qu'on désigne communément par l'acronyme anglais « ELT », qui signifie *emergency location transmitter*, qui sont également des radiobalises de localisation, mais utilisées principalement pour les aéronefs.

Le sénateur Munson : Ainsi, l'acronyme « RLS » désigne exactement...?

M. Poisson : Radiobalise de localisation des sinistres.

Le sénateur Munson : C'est là où je veux en venir. De toute évidence, il n'existe pas de règles obligatoires, mais les navires immatriculés au pays sont-ils pourvus d'une boîte noire? Les oblige-t-on à en avoir une? La raison pour laquelle je pose la question est que, dans le cas des écrasements d'avion, il y a normalement une boîte, mais, parfois, il n'y en a pas. Il n'est donc pas obligatoire que les navires et les bateaux de pêche aient une boîte noire pouvant indiquer ce qui s'est produit, n'est-ce pas?

M. Poisson : L'équipement exigé à bord respecte les exigences relatives aux enregistreurs des données du voyage (VDR) de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou la Convention SOLAS. Une boîte noire est en fait un enregistreur des données du voyage, ce qu'on appelle couramment un VDR dans le domaine maritime. Il existe des exigences obligatoires dans le cas des navires commerciaux d'un tonnage, je crois, de 500 tonnes et plus. Si un navire est assujéti à la Convention SOLAS, cela signifie qu'il fait du commerce internationalement et qu'il doit être pourvu d'un enregistreur des données du voyage.

Il n'existe pas d'obligations en ce qui concerne les enregistreurs des données du voyage dans le cas des bateaux de pêche. Le ministère des Pêches et des Océans a recours à certains systèmes pour suivre la trace des bateaux de pêche, mais non de tous les bateaux de pêche, et il existe également des systèmes de repérage automatique que certains navires utilisent.

Mais, en réalité, on ne retrouve pas une boîte noire ou un enregistreur des données du voyage à bord des embarcations de plaisance et à bord de la majorité des bateaux de pêche.

Le sénateur Munson : Pensez-vous qu'il devrait y en avoir? Je ne parle pas des embarcations à avirons, mais je fais plutôt référence à une industrie vigoureuse au Nouveau-Brunswick, entre autres choses. À partir de votre point de vue en matière de sécurité, pensez-vous qu'il devrait y avoir une obligation?

M. Poisson : Afin d'améliorer la sécurité, nous avons maintes fois constaté que, s'il y a un enregistreur des données du voyage, l'enquête est beaucoup plus simple. Nous trouvons les problèmes

have a voyage data recorder, when an accident happens, the investigation team is able to understand much better what happened.

It's not an issue that the board has looked at for small vessels, but we did look at voyage data recorders and recorders for other modes as well, and it systematically comes up as something that the Transportation Safety Board feels should be on every mode of transportation. But we don't have a specific recommendation for smaller vessels on the VDR.

Senator Munson: With that in mind, where I'm leading on this is the fact that, sadly, a colleague of ours was killed in a plane crash, Jim Prentice, and we all got to know Jim here. But then I notice the Transportation Safety Board said because of various reasons it may take a year — at least that's in the news — to come up with what exactly may have happened. A year is an awful long time in the modern age that we live in and with the technology that we have.

You obviously have the technology. Do you have enough people and enough investigators to thoroughly get into this so that there could be at least an interim report before a year goes by, before you find out what happens there or happens on the sea?

Mr. Laporte: I think each investigation is different. We typically have a year as a rough benchmark. That factors in not just the investigation but also the report process, the confidential draft review, as I mentioned earlier, the publication and so on.

But when we do an investigation, we do release factual information along the way, once that information has been corroborated and validated. If we identify safety deficiencies that require immediate attention, we do release that during the investigation. We have in some cases released recommendations during the investigation as opposed to waiting for the final report. For example, in the case of Lac Mégantic rail mode, we issued recommendations halfway through the investigation.

We have different tools and communication products that we use to share information along the way, but what's important for us is that we need to ensure that the information is fully validated and corroborated before we release it.

We also want to make sure that we do not release information prematurely that creates or generates speculation unnecessarily out there. We also have to always consider the compassionate side of the equation with the victims or families or loved ones. When any information is released, we always have to notify these folks ahead of time before it hits the media and the public.

beaucoup plus facilement. S'il y a un enregistreur des données du voyage, lorsqu'un accident survient, l'équipe d'enquêteurs est en mesure de comprendre beaucoup mieux ce qui s'est produit.

Le bureau ne s'est pas penché sur la question des petits bateaux, mais nous avons étudié les enregistreurs de données du voyage et d'autres types d'enregistreurs. Il apparaît systématiquement que ce sont des dispositifs que Transports Canada souhaiterait voir dans tous les modes de transport. Mais, nous n'avons aucune recommandation particulière en ce qui concerne les VDR à bord des plus petits bateaux.

Le sénateur Munson : Dans cet esprit, j'insiste sur la question parce que, malheureusement, l'un de nos collègues, Jim Prentice, est décédé dans un écrasement d'avion, et nous tous qui sommes réunis ici l'avons connu. Je prends note de ce que le Bureau de la sécurité des transports a mentionné sur les diverses raisons pour lesquelles il faudra une année — c'est du moins ce qu'on a pu lire dans les nouvelles — pour établir avec exactitude ce qui s'est passé. Un an, c'est une très longue période dans le monde où nous vivons et compte tenu de la technologie dont nous disposons.

De toute évidence, vous avez la technologie requise. Disposez-vous d'un nombre suffisant de personnes et d'enquêteurs pour étudier la question en profondeur de manière à ce qu'un rapport, ne serait-ce que provisoire, puisse être publié avant qu'il s'écoule toute une année et pour que vous puissiez savoir ce qui s'est produit dans ce cas-ci comme ce qui a pu se produire en mer?

M. Laporte : Je pense que chaque enquête est différente des autres. Habituellement, nous nous donnons une année comme référence approximative. Cela influe non seulement sur les enquêtes, mais aussi sur le processus d'établissement des rapports, les versions provisoires confidentielles, comme je l'ai mentionné plus tôt, la publication, et cetera.

Mais, lorsque nous menons une enquête, nous diffusons des renseignements factuels en cours de route, une fois qu'ils ont été corroborés et validés. Si nous cernons des lacunes de sécurité qui requièrent une attention immédiate, nous les dévoilons durant l'enquête. Dans certains cas, nous avons formulé des recommandations pendant que nous enquêtons, au lieu d'attendre la publication du rapport final. Par exemple, dans le cas de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic, nous avons formulé des recommandations au milieu de l'enquête.

Nous utilisons divers outils et produits de communication pour diffuser de l'information en cours de route. Mais, ce qui est important pour nous, c'est que nous devons nous assurer que l'information est entièrement validée et corroborée avant de la diffuser.

Nous voulons aussi nous assurer de ne pas diffuser prématurément une information susceptible de créer une spéculation inutile. Nous devons toujours tenir compte du côté humain de l'équation avec les victimes, leurs familles ou leurs proches. Lorsqu'une information est diffusée, nous devons toujours aviser les gens avant que les médias et le public s'en emparent.

We have various ways of sharing information. We always try to do our investigation as quickly as possible, but we need to take the appropriate time to do a thorough analysis.

Senator Munson: Chair, is one more brief question okay?

The Chair: Yes, go ahead.

Senator Munson: I'm on your website. You have 220 people, and you're looking for people to work there. It says that, according to the 2014 Public Service Employee Survey, the TSB is one of the top places to work, that satisfaction is high and so on. Do you have enough people to do the job?

Mr. Laporte: I believe we have enough people to do the job, and we have enough resources. Over the last few years, we have not spent all the dollars that we've had. We have had, at certain periods of time, a bit of a challenge with recruitment, just like the Coast Guard has.

Senator Munson: Why was there a challenge?

Mr. Laporte: We're competing for a very small pool of talent that is highly specialized. There are not a lot of people that have those skillsets, to start off with. Sometimes it's difficult to compete in terms of salaries and wages with the private sector for that scarce talent. We've had, from time to time — and it varies with the economic cycle — some difficulty with recruitment. That has something of an impact on our ability to get our job done.

But, generally speaking, I think, especially in the marine mode, we are doing quite well. We are quite satisfied with the timeliness of our investigations and we're able to deliver on the mandate that we were given by Parliament.

Senator Marshall: I'm trying to get a handle on the types of incidents or accidents that get reported to you. We recently had an incident, or I guess I should say a tragedy, in Newfoundland where four people lost their lives. They were fishing in a small, open boat.

Is that the sort of accident or incident that would be investigated by the board? That is.

The statistics that we have are set out by region. Are they also available by province? Would we be able to find the ones that go to Newfoundland, and, if not, what's the difficulty?

Mr. Laporte: In the maritime world, it's a bit difficult to categorize accidents and incidents by province because we're out at sea. What are the boundaries? So it's a bit difficult.

That's why we tend to capture data by region as opposed to by specific province. We do have some data available, but it's not something that we publish. It would require a bit of effort to pull

Nous échangeons de l'information de diverses façons. Nous tentons toujours de mener nos enquêtes le plus rapidement possible, mais nous devons prendre le temps nécessaire pour effectuer des analyses approfondies.

Le sénateur Munson : Monsieur le président, puis-je poser une question brève?

Le président : Oui, allez-y.

Le sénateur Munson : J'ai votre site web sous les yeux. Vous comptez 220 personnes à votre service et vous recherchez d'autres employés. Il est écrit que, selon le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2014, le BST est un des meilleurs endroits où travailler, que le taux de satisfaction est élevé, et cetera. Avez-vous suffisamment de personnes pour faire le travail?

M. Laporte : Je crois que nous avons assez de personnes pour faire le travail et de ressources. Au cours des dernières années, nous n'avons pas dépensé tout l'argent dont nous disposions. À certains moments, nous avons un peu de difficulté à recruter, comme la Garde côtière, d'ailleurs.

Le sénateur Munson : Pourquoi cela a-t-il été difficile?

M. Laporte : Nous sommes en compétition pour recruter des personnes hautement spécialisées dans un très petit bassin de talents. D'abord, il n'y a pas beaucoup de gens qui possèdent de telles compétences. Parfois, il nous est difficile de rivaliser avec le secteur privé en ce qui concerne les traitements et les salaires afin de recruter ces talents rares. Nous avons eu de temps en temps certaines difficultés — et cela variait selon le cycle économique — avec le recrutement. Cela a eu des répercussions sur notre capacité de faire notre travail.

Mais, généralement, je pense, en particulier dans le transport maritime, que nous travaillons bien. Nous sommes plutôt satisfaits de la rapidité de nos enquêtes, et nous pouvons remplir le mandat qui nous est accordé par le Parlement.

La sénatrice Marshall : J'essaie de me faire une idée des types d'incidents ou d'accidents qui vous sont signalés. Nous avons connu un incident, je devrais plutôt dire une tragédie, à Terre-Neuve-et-Labrador, alors que quatre personnes sont décédées. Elles pêchaient dans une petite embarcation non pontée.

Est-ce le genre d'accident ou d'incident qui fait l'objet d'une enquête du bureau?

Les statistiques que nous possédons sont établies par région. Sont-elles disponibles par province? Pourrions-nous trouver des statistiques qui concernent seulement Terre-Neuve-et-Labrador? Sinon, où se situe la difficulté?

M. Laporte : Dans le monde maritime, il est un peu difficile de classer les accidents et les incidents par province parce qu'ils ont lieu en mer. Quelles sont les frontières? C'est donc un peu difficile.

C'est pourquoi nous tentons de saisir des données par région plutôt que par province. Nous disposons de certaines données, mais nous ne les publions pas. Nous devrions déployer des efforts

that out because we could use GPS coordinates, for example, to do triage. But then what's the boundary between Newfoundland and Quebec and Nova Scotia and so on?

Senator Marshall: The province of Newfoundland and Labrador has quite a few of what we call interprovincial ferry services. They have quite a few ferries, marine vessels, that are providing services between different remote communities. Would incidents aboard those vessels also be reported to the Transportation Safety Board?

Mr. Laporte: Yes, they are. In fact, Marc-André and I were in Newfoundland in June to meet with the provincial government to talk about some concerns that we had with respect to passenger ferry service in Newfoundland and Labrador.

Senator Marshall: Okay, then I think I'm on the right trail here.

Based on the material that we were provided, it refers to 245 marine accidents, 210 shipping and 35 accidents aboard ships. I'm just thinking of all of these marine vessels, including all of the ferries in Newfoundland and Labrador. The incidents don't seem like very many when you think about all the vessels that are involved.

Earlier, I think you alluded to — or maybe I misunderstood — there being some concern about the statistics being incomplete. Because my understanding is that incidents can be referred from different sources. I was wondering if you had any further comments on that. Is my understanding correct, and what can you do to make sure that the statistics are complete?

Mr. Laporte: I think the statistics are correct. If I gave you that impression, I apologize because that was not the intent.

Our concern is delays in reporting information to us so that it can be captured and analyzed. That's where the concerns lie. We ultimately get notified at some point in time. We find out that there's been an incident, and we do ask the questions. We do the follow up, and the information is added to our database, to our statistics. Where it requires follow up investigative activities, we do take those activities.

It may be a delay of a few hours, a few days, before we get the information. That's really what the concern is. It's not that we are not getting notified at all. Ultimately, we do find out about those incidents.

Senator Marshall: To go back to Newfoundland and Labrador and the interprovincial ferry services, quite a few of the vessels are quite old. Are there any specific concerns? Do you wait until there

pour les extraire parce que nous pourrions utiliser des coordonnées GPS, par exemple, pour faire l'élagage. Quelle est exactement la frontière entre Terre-Neuve-et Labrador et le Québec ou la Nouvelle-Écosse?

La sénatrice Marshall : La province de Terre-Neuve-et-Labrador possède plusieurs services de traversiers interprovinciaux. Des traversiers et des navires de la marine marchande fournissent des services entre des collectivités éloignées. Les incidents qui surviennent à bord de ces navires sont-ils également signalés au Bureau de la sécurité des transports?

M. Laporte : Oui, ils le sont. En fait, Marc-André et moi étions à Terre-Neuve-et-Labrador en juin pour rencontrer des représentants du gouvernement et aborder certaines préoccupations que nous avons concernant les services de traversiers à passagers dans la province.

La sénatrice Marshall : D'accord. Je pense être sur la bonne piste ici.

Les documents qui nous ont été fournis font état de 245 accidents maritimes qui ont été signalés, soit 210 accidents de navigation et 35 accidents à bord de navires. Je pense à tous ces navires de la marine marchande, dont les traversiers à Terre-Neuve-et-Labrador. Il ne semble pas y avoir beaucoup d'incidents quand on pense à tous les navires dont il est question.

Plus tôt, je crois que vous y avez fait allusion — ou peut-être que j'ai mal compris —, certaines préoccupations sont soulevées au sujet du fait que les statistiques sont incomplètes. Je comprends qu'on peut faire référence aux incidents à partir de différentes sources. Je me demande si vous avez d'autres commentaires à formuler en la matière. Ma compréhension est-elle juste, et que pouvez-vous faire pour vous assurer que les statistiques sont complètes?

M. Laporte : Je pense que les statistiques sont adéquates. Si je vous ai donné l'impression contraire, je m'en excuse parce que je n'en avais aucunement l'intention.

Notre préoccupation concerne les retards dans la transmission de l'information qui nous est fournie et que nous devons saisir et analyser. C'est là où notre préoccupation se situe. Nous finissons par être informés à un moment donné. Nous constatons qu'il y a eu un incident, et nous posons des questions. Nous faisons le suivi nécessaire, et l'information est ajoutée à notre base de données, à nos statistiques. Lorsqu'un suivi de nos activités d'enquête est requis, nous nous livrons à de telles activités.

Il peut y avoir un retard de quelques heures ou de quelques jours avant que nous obtenions l'information. C'est vraiment là notre préoccupation. En fin de compte, nous sommes informés des incidents.

La sénatrice Marshall : Pour en revenir à Terre-Neuve-et-Labrador et aux services de traversiers interprovinciaux, certains de ces navires sont assez vieux. Cela vous pose-t-il des

is an incident, or are there concerns that you become aware of? For example, would there be concerns with regard to the age of the vessels?

Mr. Poisson: That's an interesting question because we did do an investigation a couple of years ago on a ferry in Newfoundland and Labrador, and we found out that they weren't reporting some breakdowns to us, and it was an old ferry. When we did the investigation, that information came out to us, so we were able to provide that information to the public and let them know about the conditions of the vessel.

We didn't find anything saying that there was a vessel out there that shouldn't be sailing, but we did find some issues on, for example, the safety management system of the Newfoundland and Labrador ferry service. We did communicate these issues, including to the minister responsible for the ferry service in Newfoundland and Labrador.

So, systemically, we haven't found anything that would raise any concerns with the conditions of vessels, but we have found some issues of delays in services. That would also impact the way the crew navigates the vessel. In all, we haven't come out with a finding that has us concerned.

Senator Marshall: The issues that you're talking about there, that you would go back and discuss with them, would all of them arise because of an incident, or is there some other way that you're becoming aware of these issues, through general discussions or something? Is it always an incident that triggers your involvement?

Mr. Laporte: Our involvement is triggered by incidents. Our mandate is to follow up on accidents and incidents. We do not do inspections. We don't go out there and check up on things or do audits and so on. That's the role of Transport Canada. But sometimes, through dialogue with industry stakeholders or with Transport Canada or Coast Guard officials, we get some clues about things. Then we ask a few questions, and we find out that there was this breakdown that wasn't reported last week. So then we capture that information and add it to our statistics. It does go in when we do find out about those things, but we are always following up on incidents and accidents, in our case.

Senator Marshall: As to the safety board, are there different departments set up? I don't know if "silos" is the right word, but would you have people that specialize in marine and then people that specialize in air? Is that the way you're set up?

Mr. Laporte: Yes. We have specialists in all four modes under our jurisdiction — marine, rail, aviation and pipeline. But then we also have a number of specialists that we call multi-modal — for example, engineers in our laboratory, human factors specialists,

préoccupations particulières? Attendez-vous qu'il y ait un incident, ou est-ce que ce sont des préoccupations que vous avez déjà? Par exemple, êtes-vous préoccupés par l'âge des navires?

M. Poisson : C'est une question intéressante, puisque nous avons mené une enquête il y a quelques années concernant un traversier à Terre-Neuve-et-Labrador, et nous avons constaté que nous n'avions pas été informés de certaines défaillances et que le navire était vieux. Lorsque nous avons mené l'enquête, cette information nous a été transmise. Nous avons donc pu la fournir au public et lui faire connaître l'état du navire.

Nous n'avons rien découvert qui indiquerait qu'un bâtiment ne devrait pas prendre la mer, mais nous avons constaté quelques problèmes, par exemple le système de gestion de la sécurité des traversiers de Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons communiqué les problèmes relevés, notamment au ministre responsable du service de traversiers de Terre-Neuve-et-Labrador.

Donc, d'un point de vue systémique, nous n'avons rien découvert de préoccupant relativement à l'état des bâtiments, mais nous avons constaté certains problèmes de délais dans les services. Ces problèmes auraient aussi des conséquences sur la façon dont l'équipage manœuvre le bâtiment. Globalement, nous n'avons pas fait de constatations qui nous inquiètent.

La sénatrice Marshall : Les problèmes que vous mentionnez, dont vous retournez discuter avec eux, est-ce qu'ils seraient tous décelés en conséquence d'un incident, ou s'il y a d'autres façons dont vous pourriez en prendre connaissance, lors de discussions générales ou autrement? Est-ce que c'est toujours un incident qui déclenche votre implication?

M. Laporte : Notre implication est déclenchée par des incidents. Notre mandat est de donner suite à des accidents et des incidents. Nous n'effectuons pas d'inspections. Nous n'allons pas sur place pour faire des inspections ou autres activités du genre. C'est le rôle de Transports Canada. Mais parfois, nos conversations avec des intervenants de l'industrie, ou des fonctionnaires de Transports Canada ou de la Garde côtière, nous mettent la puce à l'oreille. Alors nous posons quelques questions, et nous découvrons cette panne qui n'a pas été déclarée la semaine dernière. Nous obtenons l'information et nous l'ajoutons à nos statistiques. L'information est effectivement entrée quand nous découvrons ce genre de choses, mais dans notre cas, il s'agit toujours de donner suite à des incidents et des accidents.

La sénatrice Marshall : Au bureau de la sécurité, est-ce qu'il y a différents services? Je ne sais pas si l'on peut parler de cloisonnement, mais avez-vous des spécialistes du transport maritime et d'autres pour le transport aérien? Êtes-vous structurés de cette façon?

M. Laporte : Oui. Nous avons des spécialistes dans chacun des quatre modes relevant de notre compétence — maritime, ferroviaire, aérien et pipelines. Mais nous avons aussi plusieurs spécialistes que nous qualifions de multimodaux, par exemple les

statistical analysts and communication specialists. They are assigned to the various files in any mode of transportation as required.

Senator Marshall: Would you be able to give us the numbers for how many would be in marine and how many would be in the multi-modal group?

Mr. Poisson: For investigators in marine, there are 20. The majority are ship masters. We have two fish harvesters who are previous masters. We have chief engineers, and we have one naval architect.

Senator Marshall: What about the multi-modal?

Mr. Laporte: In the multi-modal groups, we have seven human factors specialists. We have five macro-analysis specialists that look at data and statistical trend analysis and so on. We have about 25 specialists in our lab that look at all aspects of engineering, electronics systems, the recorders, the black boxes and so on.

Senator Enverga: Thank you for the presentation, gentlemen. You mentioned earlier that there are eight issues still outstanding; is that right?

Mr. Laporte: There are eight issues that directly touch on search and rescue activities. These issues have been raised with the appropriate authorities and some actions taken. Whether they're fully addressed, I can't necessarily give you a full answer because we respond to incidents and accidents. Until an accident comes up, then we find out whether the problem has been fully addressed or not. I cannot give you a definite answer, because we do not inspect or audit in between incidents.

Where we have formal recommendations, we do follow up and evaluate the response. Where we have safety advisory letters, we do some follow-up, but we do not do follow-up on each individual finding.

Senator Enverga: Can you give some examples of one of those eight and some details about it, please?

Mr. Laporte: I think the EPIRBs is an example. We talked earlier where we have an outstanding recommendation that hasn't been addressed.

Another example is delays in the response because of inadequate or insufficient information. That's something we see from time to time, especially in the fishing vessel occurrences where they may have an EPIRB but the registration information hasn't been updated. So the search and rescue people are trying to contact them, and they can't reach them because they have got the wrong phone number for the owners. A simple thing like that creates delays in dealing with the emergency situation.

ingénieurs de nos laboratoires, les spécialistes des facteurs humains, les analystes statistiques et les spécialistes des communications. Ils sont affectés à des dossiers de l'un ou l'autre des modes de transport selon les besoins.

La sénatrice Marshall : Pouvez-vous me dire combien ils sont dans le groupe maritime, et combien dans le groupe multimodal?

M. Poisson : Il y a 20 enquêteurs maritimes, en majorité des capitaines. Nous avons deux pêcheurs qui sont d'anciens capitaines. Nous avons des chefs mécaniciens, et nous avons un architecte naval.

La sénatrice Marshall : Et le multimodal?

M. Laporte : Dans les groupes multimodaux, nous avons sept spécialistes des facteurs humains. Nous avons cinq spécialistes de macroanalyse, qui examinent des données, des tendances statistiques et ainsi de suite. Nous avons environ 25 spécialistes dans nos laboratoires qui examinent tous les éléments d'ingénierie, les systèmes électroniques, les enregistreurs, les boîtes noires et ainsi de suite.

Le sénateur Enverga : Merci de votre présentation, messieurs. Vous avez mentionné plus tôt qu'il y a huit enjeux à régler, c'est bien le cas?

M. Laporte : Il y a huit enjeux en lien direct avec les activités de recherche et sauvetage. Ces enjeux ont été présentés aux autorités compétentes et certaines mesures ont été prises. Quant à savoir si les questions sont entièrement réglées, je ne peux pas réellement vous donner une réponse complète parce que nous réagissons à des incidents et des accidents. Ce n'est que lorsqu'un accident survient que nous découvrons si le problème est complètement réglé ou non. Je ne peux pas vous donner une réponse définitive, car nous ne faisons pas d'inspections ou de vérifications entre des incidents.

Quand nous avons formulé des recommandations officielles, nous effectuons un suivi pour évaluer la suite donnée. Lorsque nous avons des avis de sécurité, nous effectuons un certain suivi, mais il n'y a pas de suivi individuel de chacune des constatations.

Le sénateur Enverga : Pouvez-vous s'il vous plaît nous donner quelques exemples de l'un de ces huit enjeux, avec un peu de détails?

M. Laporte : Je crois que les RLS sont un exemple. Nous avons mentionné plus tôt une recommandation qui n'a pas eu de suite.

Un autre exemple est celui des délais d'intervention à cause d'une information insuffisante ou inadéquate. C'est une situation que nous rencontrons à l'occasion, en particulier lors d'incidents affectant des bateaux de pêche qui ont parfois une RLS mais dont les renseignements d'immatriculation n'ont pas été tenus à jour. Les gens de recherche et sauvetage tentent de les rejoindre, et ils n'arrivent pas à les contacter parce qu'ils n'ont pas le bon numéro de téléphone pour les propriétaires. Un problème aussi simple peut créer des délais dans une situation d'urgence.

We can give you more examples along those lines, if you'd like, but that's the sort of thing we're talking about.

Senator Enverga: You mentioned that one of the outstanding recommendations is having beacons on almost every ship, every individual, whether it's in the sea or the water. As a government, would you recommend making it mandatory for everyone to have that? What is stopping you from saying everybody should be doing this?

Mr. Laporte: We have made that recommendation to the government, and that recommendation is still outstanding after many years, unfortunately. We believe every vessel that's out there should have an emergency beacon. There's a cost, but the cost is not that big when you're looking at the cost of lives being lost.

Senator Enverga: What do you think is stopping them?

Mr. Laporte: That's a question that should be asked of Transport Canada, because they are the ones that have the recommendation and have not addressed it. I can't speak for them. We will provide to the clerk of the committee the latest response we received from Transport Canada and the assessment that the board has made of that response.

Senator Enverga: Would you recommend that the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans push that with Transport Canada and say that we have reported this? As a committee, do you want to us make a recommendation saying that this should be mandatory? If there is any need for more funding to help the small vessels, would you recommend that we do this?

Mr. Laporte: Yes, we would certainly be very pleased if the committee made such a recommendation to the government in support of the message that we've been conveying since 2000 on the emergency position radio beacon. It's 16 years we've had this recommendation outstanding.

Also, generally speaking, our biggest concern is fishing vessel safety. That's one of the most important recommendations, but there's also other issues about the mandatory use of other safety equipment on board those ships that are outstanding and where we're seeing very little progress. The new fishing vessel regulations, as was mentioned earlier, do not go far enough and do not address all the issues that have been identified.

Senator Enverga: Can you stop those ships or vessels from going to sea if they do not have a beacon?

Mr. Laporte: We cannot. Transport Canada could, but there would be significant economic impact on the livelihood of those fishermen. Part of the difficulty is that the livelihood of the fishermen is at stake. There are a bunch of issues intertwined

Nous pouvons vous donner d'autres exemples du genre, si vous le désirez, mais c'est de ce type de situations qu'il est question.

Le sénateur Enverga : Vous avez mentionné que l'une des recommandations en suspens est de munir de radiobalises presque tous les navires ou toutes les personnes, en mer ou en eau douce. Étant votre interlocuteur au gouvernement, est-ce que vous recommanderiez que ce soit obligatoire pour tout? Qu'est-ce qui vous empêche de dire que tout le monde devrait prendre cette mesure?

M. Laporte : Nous avons présenté cette recommandation au gouvernement, et elle demeure malheureusement en suspens après de nombreuses années. Nous croyons que tout navire sur l'eau devrait avoir une radiobalise d'urgence. Cette mesure a un coût, mais il n'est pas si important en regard du coût des vies perdues.

Le sénateur Enverga : Qu'est-ce qui les empêche d'agir selon vous?

M. Laporte : C'est une question qu'il faudrait poser à Transports Canada, ce sont eux qui ont reçu la recommandation et qui n'y ont pas donné suite. Je ne peux pas répondre à leur place. Nous remettrons au greffier du comité la dernière réponse que nous avons reçue de Transports Canada et l'évaluation de cette réponse par le bureau.

Le sénateur Enverga : Est-ce que vous recommanderiez au Comité sénatorial permanent des Pêches et Océans d'insister auprès de Transports Canada, de leur dire que nous avons rapporté la question? Voulez-vous que notre comité recommande que cette mesure soit obligatoire? Si un financement supplémentaire est nécessaire pour aider les petits bâtiments, nous recommandez-vous d'agir dans ce sens?

M. Laporte : Oui, nous serions bien entendu très heureux que le comité présente une telle recommandation au gouvernement en soutien du message que nous transmettons au gouvernement depuis l'an 2000 à propos des radiobalises de localisation des sinistres. Il y a 16 ans que notre recommandation est en suspens.

De manière plus générale, notre principale préoccupation est la sécurité des bateaux de pêche. Il s'agit de l'une des recommandations les plus importantes, mais il existe aussi d'autres enjeux d'utilisation obligatoire d'autres équipements de sécurité à bord de ces bateaux qui sont aussi en suspens et progressent très peu. Comme nous l'avons mentionné précédemment, les nouveaux règlements sur les bateaux de pêche ne vont pas assez loin et n'abordent pas tous les enjeux signalés.

Le sénateur Enverga : Pouvez-vous empêcher ces navires ou bateaux d'aller en mer s'ils n'ont pas de radiobalise?

M. Laporte : Nous ne le pouvons pas. Transports Canada le pourrait, mais il y aurait d'importantes répercussions financières sur le gagne-pain de ces pêcheurs. Une partie de la difficulté tient au fait que le gagne-pain des pêcheurs est en cause. Il y a tout un

between safety and earning a decent living. The fishing quotas and regulations also present, at times, conflicting issues with safety.

There's an intricate linkage between a number of issues when we're talking about fishing vessel safety, and we have produced a study where we went back and looked at 20 years of fishing vessel incidents and analyzed that. We've come up with 10 key factors that we see time and again in those incidents that contribute to those events. All 10 of those issues need to be fully addressed.

Senator Enverga: You said it could cause economic issues with the fishermen on those vessels. How much are we looking into this? How much is involved here? Do you have any idea how much it is going to cost?

Mr. Poisson: We're not talking tens of thousands of dollars; we're talking in the lower thousands of dollars for a unit.

Senator Enverga: How much is the personal beacon?

Mr. Poisson: For a PLB, you can buy one for yourself and it's not that expensive, if you want to go into the woods and have a personal locator beacon. The problem is that it's not automated, and what you want is an automatic hydrostatic release, and that's one thing we've been reporting. That's not just a carriage of an EPIRB; it's also that it automatically releases.

So what happens is if you have the EPIRBs on board, when the vessel sinks between two and four metres depth, the hydrostatic release will launch the EPIRBs to float to the surface and automatically activate the system. That's a key issue that we've been reporting on. It's not just to have the EPIRBs; it's also to have it automatically released. When you start adding those components, you're adding more money.

Senator Enverga: I'm more worried about the personal beacon. Is there a way, with the budgets we have here, to supply some of them to the vessels or the fishermen so they will always be protected?

Mr. Poisson: Senator, you are talking about 18,000, I believe, fishing vessels in Canada. It's a large fishing fleet.

Senator Sinclair: I am impressed at the depth of your knowledge, gentlemen. Let me ask a general question that relates to the nature of your investigations.

In media reports, whenever there's an air crash, there's always a report that the Transportation Safety Board is taking control of the investigation at the site. Is that also the case with regard to marine accidents and incidents? Do you automatically assume control of the incident or accident site?

lot d'enjeux qui s'entremêlent entre assurer la sécurité et gagner convenablement sa vie. Les quotas de pêche et les règlements créent aussi parfois des situations en conflit avec la sécurité.

Il existe des liens complexes entre plusieurs enjeux lorsqu'il est question de sécurité des bateaux de pêche, et nous avons produit une étude dans laquelle nous sommes revenus sur 20 ans d'incidents de pêche. Notre analyse a produit 10 facteurs principaux qui reviennent régulièrement dans ces incidents et y contribuent. Ces 10 facteurs doivent tous trouver une solution complète.

Le sénateur Enverga : Vous dites que la mesure pourrait causer des problèmes financiers pour les pêcheurs sur ces bateaux. Est-ce que nous avons bien calculé? De combien est-il question ici? Avez-vous une quelconque idée du coût?

M. Poisson : Nous ne parlons pas de dizaines de milliers de dollars pour une unité, plutôt de seulement quelques milliers.

Le sénateur Enverga : Combien pour la radiobalise individuelle de repérage?

M. Poisson : Dans le cas d'une BLP, vous pouvez facilement en acheter une, ce n'est pas si dispendieux, vous pouvez aller en forêt avec une radiobalise individuelle de repérage. Le problème est que ces appareils ne sont pas automatisés, ce qu'il faut, c'est un déclencheur hydrostatique automatique, c'est ce que nous déclarons. Il ne s'agit pas simplement de transporter une RLS, il faut aussi qu'elle se déclenche automatiquement.

Ce qui arrive quand vous avez une RLS à bord, quand le bâtiment coule à une profondeur entre deux et quatre mètres, le déclencheur hydrostatique lance la RLS qui va flotter à la surface et active automatiquement le système. C'est un enjeu important que nous soulignons dans nos rapports. Il ne suffit pas d'avoir une RLS, il faut aussi qu'elle se déclenche automatiquement. Quand on commence à additionner ces éléments, on additionne aussi des montants d'argent.

Le sénateur Enverga : Je m'en fais plus avec la radiobalise individuelle. Est-ce possible, avec les budgets que nous avons ici, d'en fournir aux bâtiments ou aux pêcheurs, pour qu'ils soient toujours protégés?

M. Poisson : Monsieur le sénateur, nous parlons d'environ, je crois, 18 000 bateaux de pêche au Canada, une grosse flotte de pêche.

Le sénateur Sinclair : Messieurs, l'étendue de vos connaissances m'impressionne. J'aimerais vous poser une question générale sur la nature de vos enquêtes.

Dans les reportages, chaque fois qu'il y a un écrasement d'avion, on nous dit que le Bureau de la sécurité des transports prend le contrôle de l'enquête sur place. Est-ce que c'est aussi le cas pour les incidents et accidents maritimes? Est-ce que vous assumez automatiquement le contrôle du lieu de l'incident ou de l'accident?

Mr. Laporte: When we're notified, the first thing we do is assess the incident to determine whether we will investigate or not. Once we determine that we will investigate or deploy a team, we put out a notice to media to advise Canadians that we are launching a team and we undertake the work. That applies to all modes of transportation.

In the marine world, when we talk about a site, most of the time there isn't a site or it's a site that's underwater. It's a little different than aviation, for example, where we have a piece of ground that we can put yellow tape around and say that's the site and we take control of the site, or in a rail derailment.

In the marine world, we typically do not have a site that we control in the same way, but we have, under our legislation, the powers to seize a ship or any component or equipment and to compel crew members to submit to interviews or to produce information. That's the way we normally conduct the investigation in the marine world.

Now, in some cases, we will get equipment, some divers and remote underwater equipment to take video footage or to recover pieces of equipment from below the surface of the water, but that's more in more complex cases.

Senator Sinclair: Is there any area where your jurisdiction, your mandate or the nature of your work would be enhanced by any improvement in legislation or in direction that this committee might be able to offer?

Mr. Laporte: At the present time, there are no major gaps in our legislation or our powers. We have pretty broad powers of investigation compared to other investigative bodies. In fact, coroners and police forces are often surprised at the extent of the powers we have compared to the processed they have to go through. For example, a police officer has to go to a Justice of the Peace to get a warrant, but we can issue our own summons, warrants and protection orders.

We have adequate powers to do our work. Our legislation is 25 years old, so over the coming year or two, we will be taking a look at it to see if there is a need to modernize it, but there is no significant gap that jumps out right now that impedes us from doing our work.

Senator Raine: It's really interesting to hear how it all works. Could you review for me, again, how you interface with the Canadian Coast Guard when a SAR incident is happening? The Canadian Coast Guard is involved in the search and rescue, and you're coming in behind to do the investigation. How does that hand-over work?

Mr. Poisson: When an accident happens, there are SAR resources that are tasked. We make sure not to burden the people, because the rescue is number one, but we immediately try to engage. If there is the possibility for our investigators to board

M. Laporte : Lorsque nous sommes avertis, la première chose que nous faisons consiste à évaluer l'incident pour établir si nous allons faire enquête ou non. Lorsque nous avons décidé de faire enquête ou de déployer une équipe, nous demandons aux médias d'informer les Canadiens que nous envoyons une équipe et nous nous mettons au travail. C'est ainsi pour tous les modes de transport.

Dans le monde maritime, lorsque nous parlons d'un site, la plupart du temps il n'y a pas de site, ou le site est sous l'eau. C'est un peu différent de l'aviation, par exemple, où nous avons un bout de terrain que nous pouvons entourer de ruban jaune et dire, voici le site, nous assumons le contrôle du site, aussi comme dans un déraillement de train.

Dans le monde maritime, nous n'avons habituellement pas de site que nous pouvons contrôler de cette façon, mais la loi nous donne le pouvoir de saisir un bâtiment, ou un équipement ou une composante, et d'obliger les membres d'équipage à se prêter à une entrevue ou à fournir de l'information. C'est la façon dont nous menons habituellement l'enquête dans le monde maritime.

Dans certains cas, nous obtiendrons de l'équipement, des plongeurs et de l'équipement sous-marin téléguidé pour filmer ou récupérer des morceaux d'équipement sous la surface, mais il s'agit de cas plus complexes.

Le sénateur Sinclair : Y a-t-il des domaines dans lesquels votre compétence, votre mandat ou la nature de votre travail pourrait être enrichi par une amélioration des mesures législatives, ou par des orientations que pourrait offrir notre comité?

M. Laporte : Actuellement, nos mesures législatives ou nos pouvoirs ne comportent pas de lacunes importantes. Nous exerçons des pouvoirs relativement vastes comparativement à d'autres organes d'enquête. En fait, les coroners et les policiers sont souvent surpris de l'étendue des pouvoirs que nous détenons, comparativement aux processus qu'ils doivent appliquer. À titre d'exemple, un policier doit se présenter devant un juge de paix pour solliciter un mandat, mais nous pouvons délivrer nos propres sommations, mandats et ordonnances de protection.

Nous détenons des pouvoirs adéquats pour accomplir notre travail. Les mesures législatives qui nous régissent ont 25 ans, donc pendant l'année qui vient ou jusqu'à la suivante, nous examinerons s'il y a lieu de moderniser ces mesures, mais il n'y a pas actuellement de lacune évidente qui entrave notre travail.

La sénatrice Raine : C'est vraiment intéressant de savoir comment tout cela fonctionne. Pourriez-vous revenir pour moi sur votre interface avec la Garde côtière canadienne dans un incident SAR? La Garde côtière canadienne s'occupe de l'aspect recherche et sauvetage, et vous arrivez ensuite pour l'enquête. Comment s'effectue la transition?

M. Poisson : Lorsqu'un accident survient, des ressources SAR sont affectées en mission. Nous nous assurons de ne pas gêner leur travail, parce que le sauvetage est la priorité, mais nous tentons de nous impliquer immédiatement. Si par exemple il est possible que

a vessel that's leaving, for example, to go and provide assistance, then the Coast Guard does offer us the assistance of a helicopter or a ship.

The way that it happens is the SAR resources are tasked. We're informed afterwards, and then our investigators will get more information if they're able to talk to the master. Then we'll assess the situation, and if they're in a situation where we would be impeding a search and rescue operation, then we would wait. However, we would want to get there as soon as possible because we would want to get the information as quickly as we can.

So us being mariners and knowing the Canadian Coast Guard, we're able to talk, engage and find the appropriate time to deploy and be on board the vessel.

Mr. Laporte: We also have a memorandum of understanding with the Coast Guard that provides for the provision of specialized assistance and for the coordination of activities. We do have a very good work relationship with them in terms of the response aspect.

Senator Raine: I'm from the West Coast, and right now there is an incident with a tugboat leaking diesel fuel up by Bella Bella. That's an incident, and that's reported to the Transportation Safety Board. At what point do you start to take a look at that? I know there is a big concern on the West Coast that it's not just the future tanker traffic. That's the maritime highway up and down the coast, and there is a lot of traffic and a lot of hazards. How does the Transportation Safety Board get involved in incidents like that one?

Mr. Laporte: We are involved in that one, and we are able to confirm that we are launching a full-fledged investigation into that occurrence. I can't discuss details right now.

Typically, we are notified, and as I said earlier on, we do an assessment based on the facts and the information that's provided to us. Is there a potential to learn something new in terms of improving safety? That's what our mandate is all about.

If there is potential to learn something and improve safety, then we will launch an investigation. If we're not sure, we may go out and do interviews and some preliminary work to make that determination, but we cannot simply investigate every single incident reported to us. Sometimes it is very minor and there is nothing to be learned. Someone acknowledges they made a mistake, or something broke down and they say, "I've learned my lesson." There is no point wasting resources investigating something that is not going to yield any safety benefits.

nos enquêteurs montent à bord du navire qui part apporter de l'aide, la Garde côtière nous propose effectivement le soutien d'un hélicoptère ou d'un navire.

Les choses se déroulent ainsi. Les ressources SAR reçoivent leur mission, nous en sommes informés ensuite et nos enquêteurs en apprendront plus s'ils réussissent à parler au capitaine. Ensuite nous évaluons la situation, et s'il semble que notre présence nuirait à l'opération de recherche et sauvetage, nous attendons. Nous voulons cependant nous rendre sur place dès que possible, pour obtenir l'information aussi rapidement que nous le pouvons.

Étant nous-mêmes des navigateurs et connaissant la Garde côtière canadienne, nous pouvons nous parler, dialoguer et trouver le bon moment pour déployer notre équipe et aller à bord du navire.

M. Laporte : Nous avons aussi conclu avec la Garde côtière un protocole d'entente prévoyant la fourniture d'une aide spécialisée et la coordination des activités. Nous entretenons une très bonne relation de travail avec eux en matière d'intervention.

La sénatrice Raine : Je viens de la côte Ouest, et en ce moment même, il y a un incident mettant en cause une fuite de diesel d'un remorqueur près de Bella Bella. C'est un incident, et il a été signalé au Bureau de la sécurité des transports. À quel point commencez-vous à examiner la situation? Je sais qu'il y a de grandes préoccupations sur la côte Ouest, et pas seulement à propos du futur trafic de navires-citernes. C'est une autoroute maritime tout le long de la côte, avec beaucoup de trafic et beaucoup de dangers. Comment le Bureau de la sécurité des transports aborde-t-il un incident du genre?

M. Laporte : Nous sommes impliqués dans cet incident, et nous pouvons confirmer que nous engageons une enquête complète sur l'événement. Je ne suis pas en mesure de discuter des détails pour l'instant.

Habituellement, nous sommes avisés, et comme je l'ai mentionné plus tôt, nous effectuons une évaluation à partir des faits et de l'information qui nous est transmise. Y a-t-il une possibilité d'apprendre quelque chose de nouveau pour améliorer la sécurité? C'est la nature même de notre mandat.

S'il semble possible d'apprendre quelque chose et d'améliorer la sécurité, nous lancerons une enquête. Si nous ne sommes pas certains, nous pouvons aller sur place, effectuer des entrevues et quelques travaux préliminaires en vue d'une décision, mais nous ne pouvons tout simplement pas faire enquête sur chaque incident qui nous est signalé. Parfois, c'est très mineur et il n'y a rien à apprendre. Quelqu'un admet avoir commis une erreur, ou quelque chose s'est brisé, et ils nous disent avoir appris leur leçon. Il est inutile de gaspiller des ressources à enquêter sur quelque chose qui ne produira aucun avantage pour la sécurité.

We capture it in the database. We do trend analysis. If we see patterns, we might do a special study on that type of incident to see why there is a pattern and why we're seeing many similar incidents. From time to time, we do launch those particular studies.

Senator Raine: When you're talking about whether there's potential for improving safety, are we just talking human life safety, or are we also talking environmental protection safety?

Mr. Laporte: We're looking at human, property and environment. All three aspects are considered in there.

Senator Raine: Is that a relatively new angle that you're covering in terms of your investigations?

Mr. Laporte: No. Our mandate has always included the consideration of injury or damage to people, property and the environment. I have to say in the last few years the environmental aspect is, perhaps, taking up a little bit more space than it had 20 years ago, but we always consider all aspects.

For example, in terms of spills, we didn't capture in our databases all the small spills in the past. In the last few years, we are capturing all of those and tracking that and looking for trends and so on. We have always looked after the big spills. The small spills, 20 years ago, were not as important as they are today.

Senator Raine: A few years ago, we studied the de-staffing of the lighthouses along our coast where there were lighthouses left. Certainly, we heard from mariners along the B.C. coast that those lightkeepers were sort of the outposts of civilization, if you like, in between long stretches of places where no one lives, and people really were very comforted when the de-staffing was stopped. Have you had any interface with those light stations as part of the Transportation Safety Board?

Mr. Poisson: We look at aids to navigation and impacts on safety when there is an accident. We look at how the surroundings helped or did not help. We haven't found anything on either the West Coast or the East Coast related to lighthouse de-staffing that would have the Transportation Safety Board worried.

Senator McInnis: I'm not going to hold you up. I've heard a great deal, and it's been very interesting and educational.

I know you don't find fault, so you're not a quasi-judicial board. Are you? No.

After the unfortunate train incident that took place in Lac-Mégantic, did you go in and investigate that?

Mr. Laporte: Yes, definitely. That was one of our biggest investigations.

Senator McInnis: There were hearings, but who would have held those?

Nous consignons l'incident dans la base de données. Nous effectuons des analyses des tendances. Si nous décelons des constantes, nous pourrions faire une étude spéciale de ce type d'incident afin d'expliquer pourquoi il y a une tendance et pourquoi nous relevons beaucoup d'incidents similaires. Il nous arrive d'entreprendre de telles études particulières à l'occasion.

La sénatrice Raine : Quand vous parlez du potentiel d'améliorer la sécurité, est-il seulement question de sécurité pour la vie humaine, ou aussi de sécurité pour la protection de l'environnement?

M. Laporte : Nous parlons de la sécurité de l'humain, des biens et de l'environnement. Les trois aspects sont pris en compte.

La sénatrice Raine : Est-ce qu'il s'agit d'une optique relativement nouvelle de la couverture de vos enquêtes?

M. Laporte : Non. Notre mandat a toujours pris en compte les blessures aux personnes et les dommages aux biens et à l'environnement. Je dois admettre que ces dernières années, l'aspect environnemental a gagné en importance par rapport à il y a 20 ans, mais nous tenons toujours compte de tous les aspects.

À titre d'exemple, auparavant, dans les cas de déversement, nous ne portions pas à notre base de données tous les petits déversements. Ces quelques dernières années, nous avons consigné tous ces incidents, nous effectuons le suivi, nous recherchons des tendances et ainsi de suite. Nous avons toujours enquêté sur les déversements d'envergure. Il y a 20 ans, on n'accordait pas autant d'importance que maintenant aux petits déversements.

La sénatrice Raine : Il y a quelques années, nous avons étudié le retrait du personnel des phares le long de notre côte, là où il y avait encore des phares. Nous avons certainement entendu des navigateurs de la côte de la Colombie-Britannique nous dire que ces phares étaient des genres de postes éloignés de la civilisation, une présence ponctuant de longues bandes de territoire où personne ne vit, et les gens étaient vraiment très réconfortés quand le retrait du personnel a cessé. Est-ce que le Bureau de la sécurité des transports a eu des rapports avec ces phares?

M. Poisson : Nous examinons les aides à la navigation et leur impact sur la sécurité lorsqu'il y a un accident. Nous n'avons rien trouvé de préoccupant pour le Bureau de la sécurité des transports en lien avec le retrait du personnel des phares, sur la côte Est comme sur la côte Ouest.

Le sénateur McInnis : Je ne vais pas vous retenir. J'ai appris beaucoup de choses, c'était très intéressant et instructif.

Je sais que vous n'attribuez pas de blâme, donc vous n'êtes pas un bureau quasi judiciaire. L'êtes-vous? Non.

Après le malheureux incident ferroviaire de Lac-Mégantic, avez-vous enquêté sur place?

M. Laporte : Très certainement. C'était l'une de nos enquêtes les plus poussées.

Le sénateur McInnis : Il y a eu des audiences, mais qui les aurait tenues?

Mr. Laporte: We have not done hearings on that. Typically, in large accidents or occurrences, a number of bodies that get involved with different mandates. For example, we could have the coroner looking at cause of death. They may be doing an inquiry and some hearings as part of their work.

We also have the regulator, Transport Canada, who could also be investigating for compliance, typically. Did the operator or the companies comply with the rules? If not, they may lay charges or issue sanctions against those companies. So they conduct investigations.

We have the police force that might be doing criminal investigations. In the case of Lac-Mégantic, they were doing a criminal negligence investigation, and charges were actually laid against some crew members and company officials.

You have the environment people who might be investigating for environmental damage and compliance with environmental laws.

You may have a multitude of organizations that are investigating or conducting hearings for their own purposes concurrent with the work that we do.

Senator McInnis: On your relationship with Transport Canada, you've been very direct tonight, and you didn't take a shot at them, but you were very candid.

It says that your relationship with Transport Canada is ongoing communication. You're the minister's observer, and of course you provide information to Transport Canada after your findings, 48 hours in advance.

What kind of a relationship is it? You say it's arm's length.

Mr. Laporte: The part that's arm's length is the actual investigation. So the conduct of the investigation, we are doing this totally independent. When we conduct an investigation, the minister may appoint an observer from the department, from Transport Canada or from Fisheries and Oceans, depending on the case, or both. The observer has certain access to certain types of information, but not everything. For example, when we interview people — we interview crew members and witnesses — the observers are not entitled to participate in those interviews or to receive transcripts from those interviews. That's privileged information.

However, if we do some testing of an engine, for example, we bring an engine to our laboratory in Ottawa and we do some testing on it, then the minister can have an observer observe the testing.

There are certain parts of the investigation where the minister's observer can be present and have access to factual information so that they can fulfill their obligations to act in a timely manner and

M. Laporte : Nous n'avons pas tenu d'audience à ce sujet. Habituellement, lors d'un accident ou d'un événement d'envergure, plusieurs organismes participent selon leurs différents mandats. Ainsi, il peut y avoir un coroner qui enquête sur les causes de décès. Ils peuvent réaliser une enquête et tenir quelques audiences dans le cadre de leur travail.

Nous avons aussi l'organisme de réglementation, Transports Canada, qui peut aussi mener une enquête, habituellement sur la conformité. Est-ce que l'exploitant ou les compagnies ont respecté les règles? Si ce n'est pas le cas, ils peuvent porter des accusations contre ces compagnies, ou leur imposer des sanctions. Donc ils mènent des enquêtes.

Il y a aussi les policiers qui peuvent mener une enquête criminelle. Dans le cas de Lac-Mégantic, la police a mené une enquête de négligence criminelle, et des accusations ont effectivement été portées contre quelques membres de l'équipe de train et des responsables de la compagnie.

Il y a les gens de l'environnement qui peuvent enquêter sur les dommages à l'environnement et la conformité aux lois environnementales.

Il peut y avoir une multitude d'organisations qui enquêtent ou tiennent des audiences à leurs propres fins en parallèle avec notre travail.

Le sénateur McInnis : À propos de vos liens avec Transports Canada, vous avez été très direct ce soir, vous ne les avez pas attaqués, mais vous avez été très franc.

C'est indiqué que votre relation avec Transports Canada en est une de communication suivie. Vous êtes l'observateur du ministre, et bien entendu vous donnez de l'information à Transports Canada après avoir formulé vos constatations, 48 heures à l'avance.

De quelle nature est cette relation? Vous dites qu'elle est sans lien de dépendance.

M. Laporte : La partie sans lien de dépendance est l'enquête en soi. Dans la conduite de l'enquête, nous sommes totalement indépendants. Lorsque nous menons une enquête, le ministre peut désigner un observateur de son ministère, Transports Canada ou Pêches et Océans selon le cas, ou les deux. L'observateur a un certain accès à certains types d'information, mais pas à tout. Ainsi, dans nos entrevues avec les gens, des membres d'équipage et des témoins, les observateurs n'ont pas droit de participer à ces entrevues, ou d'obtenir des transcriptions de ces entrevues. Il s'agit d'une information privilégiée.

Par ailleurs, si nous effectuons des essais, par exemple sur un moteur, nous apportons le moteur à notre laboratoire d'Ottawa et nous effectuons les essais, et le ministre peut envoyer un observateur assister aux essais.

Il y a certaines parties d'une enquête auxquelles l'observateur du ministre peut être présent et avoir accès à de l'information factuelle, afin de s'acquitter de son obligation d'agir en temps

not wait for the final report to come out. They take that factual information and they relay that back to the department so they can take proactive safety measures, issue some emergency directives or safety notifications and safety alerts to the industry while the investigation is ongoing. They have an observer for that purpose.

Then they're involved in reviewing draft reports, providing written representations on the draft report before it goes out, and then they get the final report 48 hours in advance so that the minister can prepare a response or a statement on the findings and recommendations that are included in the report. As a courtesy, we give them that heads up, but everything is done and finalized. They have no influence and cannot change anything.

That's with the investigations.

In the day-to-day operations, we have ongoing dialogue. We talk to Transport Canada every day. We share some training between our organization and Transport Canada, the Coast Guard, Fisheries and Oceans, National Defence, RCMP. We have MOUs with them where we help one another out in terms of investigation techniques, tools and training. We have collaborative arrangements outside of the investigations.

Senator McInnis: You find the facts as to what took place at the incident and make recommendations to Transport Canada, and it's up to them to get the regulations or safety or whatever in place.

Mr. Laporte: That's correct.

Senator McInnis: This has been very interesting. One of the difficulties with many fishers is they can't swim. I know many of them, and I often wondered how they do it, but they do. Anyway, thank you very much.

The Chair: Just before we get to the second round, I have a question myself.

Back in 2004, with the loss of the *Ryan's Commander* in Newfoundland and Labrador, your board issued a report at that time, and part of that report said they found that the vessel stability was affected by a flawed design, creating problems that were not fully understood by the owners, the builders or Transport Canada. I'm just wondering where you stand with that today in regard to vessel stability and design.

Mr. Poisson: I'm glad, Mr. Chair, that you asked this question, because it's pretty well top of our list with our concerns in the fishing vessel world. Not only do fishing vessels — and we're talking about a large portion of the fishing vessel fleet — not have appropriate stability assessment, they also don't have the appropriate guidelines as to how to assess their stability. They

opportun, sans attendre la publication du rapport final. L'observateur note l'information factuelle et la communique au ministère pour lui permettre de prendre des mesures de sécurité proactives, de publier des directives d'urgence ou des avis et des alertes de sécurité à l'industrie pendant que l'enquête se poursuit. C'est la fonction de l'observateur.

Ensuite ils participent à la révision des ébauches de rapport, avec des observations écrites sur l'ébauche avant sa publication, puis ils obtiennent le rapport final 48 heures à l'avance afin de permettre au ministre de préparer une réponse ou une déclaration sur les constatations et recommandations de rapport. Cette communication anticipée s'effectue à titre de courtoisie, mais tout est terminé et final. Ils n'ont pas d'influence sur le rapport et ne peuvent rien changer.

Voilà pour les enquêtes.

Pour les opérations courantes, nous avons des échanges constants. Nous parlons avec les gens de Transports Canada chaque jour. Notre organisation a des formations partagées avec Transports Canada, la Garde côtière, Pêches et Océans, la Défense nationale, la GRC. Nous avons des protocoles d'entente avec eux et nous nous aidons mutuellement pour ce qui est de la formation, des outils et des techniques d'enquête. Nous avons des modalités de collaboration à l'extérieur des enquêtes.

Le sénateur McInnis : Vous trouvez les faits sur ce qui s'est produit lors de l'incident et vous présentez des recommandations à Transports Canada, et c'est à eux d'adopter des règlements ou des mesures de sécurité ou quoi que ce soit d'autre.

M. Laporte : Exactement.

Le sénateur McInnis : C'était très intéressant. L'une des difficultés pour de nombreux pêcheurs, c'est qu'ils ne savent pas nager. J'en connais beaucoup, et je me suis souvent demandé comment ils font, mais ils le font quand même. Quoi qu'il en soit, merci beaucoup.

Le président : Juste avant de passer à la deuxième ronde, j'aurais moi-même une question.

En 2004, lors du naufrage du *Ryan's Commander* à Terre-Neuve-et-Labrador, votre bureau avait publié un rapport, dans lequel on apprenait notamment que la stabilité du navire était affectée par une conception fautive, créant des problèmes qui n'avaient pas été entièrement compris par les propriétaires, les constructeurs ou Transports Canada. Je me demandais où vous en êtes maintenant en matière de stabilité et de conception des navires.

M. Poisson : Monsieur le président, je suis content que vous posiez cette question, car cet enjeu fait partie de nos principales préoccupations dans le monde des bateaux de pêche. Non seulement les bateaux de pêche — et nous parlons d'une grande proportion de la flotte de bateaux de pêche — ne sont pas soumis à une évaluation adéquate de la stabilité, il n'y a pas non plus de

don't have, in many cases, the training to be able to read the documents, if they have them.

Again, so many years later, after all the recommendations related to stability, we still are finding over and over again systemic issues in the fishing vessel fleet in Canada related to stability. Not just the stability of the vessel, but in many cases what you'll have is a fishing vessel that is, let's say, 25 years old, and over the years they've added equipment on board. They may have modified the structure in some way, and they don't go back to a naval architect to look at the changes and the impact on the vessel. So they're going out to sea not understanding the conditions of their boat and not getting it assessed appropriately. Transport Canada is not telling them to do this because there is no regulation to tell them to have a mandatory stability assessment done on board, and there is very little to help the mariners themselves to be able to understand the information. It's very complex. So making it very simple and adapting it to your type of vessel is something that is needed, plus the training, of course.

The Chair: Thank you very much.

Senator Raine: I have a supplementary question. When you say a mandatory stability assessment, what would that entail?

Mr. Poisson: Well, it would be a naval architect looking at the condition of the vessel and looking at the different loading conditions and how this would affect the vessel to be able to impact with the various sea conditions. A naval architect would look at the various liquids coming on board, the various catches that it will be taking, and providing that specific vessel the different conditions that the vessel would have with limits, also, of loading conditions. So some of the vessels are going out there, and they're going above the limits, so their stability is to a limit. When they get into some sea conditions that are too much for the vessel, then they may capsize, which we have seen happen many times.

Senator Poirier: It kind of reminds me of when you have your car and you have to go for a yearly inspection to make sure your car is still functional and can be on the road.

Just on the fishing vessels, I know it has happened in my area, and just this last summer we had a couple. Many times, when an accident happens, it can be weather related, but sometimes it is related to overloading. What often helps them out in times of need is another fisherman sees them in distress and comes along. Do you hear about things like a fishing boat that helped another fishing boat? Does that get back to you? Does it get back to the Coast Guard?

Mr. Poisson: Yes, we do get that information.

Senator Poirier: So you would have all that recorded.

Mr. Poisson: Yes, we'd have all that recorded.

lignes directrices appropriées sur la façon d'évaluer leur stabilité. Dans de nombreux cas, ils ne possèdent pas la formation nécessaire pour lire les documents, si jamais ils les ont.

Tant d'années plus tard, après toutes les recommandations relatives à la stabilité, nous découvrons encore et encore des problèmes systémiques de stabilité dans la flotte de pêche du Canada. Ce n'est pas seulement la stabilité du bateau, dans de nombreux cas c'est un bateau de pêche, vieux de 25 ans, disons, dans lequel on a installé de l'équipement au fil des années. La structure a peut-être été modifiée, et ils ne vont pas consulter un architecte naval pour examiner les changements et l'impact sur le bateau. Alors ils partent en mer sans comprendre les conditions de leur bateau et sans l'avoir fait évaluer adéquatement. Transports Canada n'exige pas d'eux une évaluation parce qu'il n'y a pas de règlement imposant une évaluation obligatoire de la stabilité à bord, et il y a très peu de ressources pour aider les navigateurs à assimiler eux-mêmes l'information. C'est très complexe. Donc rendre ces concepts très simples et les adapter à votre type de navire est une démarche nécessaire, plus la formation évidemment.

Le président : Merci beaucoup.

La sénatrice Raine : J'ai une question supplémentaire. Lorsque vous parlez d'une évaluation obligatoire de la stabilité, de quoi est-il question exactement?

M. Poisson : Eh bien, un architecte naval examinerait l'état du navire, les différentes conditions de charge et comment le tout affecterait la capacité du navire d'affronter différentes conditions en mer. Un architecte naval étudierait les divers liquides embarqués, les diverses prises de pêche, afin de définir pour le navire particulier les différentes conditions établissant des limites, et aussi des conditions de charge. Certains de ces navires partent en mer et dépassent leurs limites, donc leur stabilité est au point limite. Quand ils éprouvent des conditions marines trop intenses pour le navire, il peut chavirer, et c'est arrivé bien des fois.

La sénatrice Poirier : Cela me rappelle un peu l'inspection annuelle de son automobile, pour s'assurer que son automobile est encore fonctionnelle et peut circuler.

Seulement pour les bateaux de pêche, je sais que c'est arrivé dans ma région, encore l'été dernier une ou deux fois. Souvent, quand un accident survient, c'est en lien avec la météo, mais c'est parfois un problème de surcharge. Ce qui aide souvent en situation de détresse, c'est qu'un autre pêcheur les voit en difficulté et vient à leur aide. Entendez-vous parler de ces situations où un bateau de pêche en aide un autre? Est-ce que ces événements vous sont rapportés? Ou signalés à la Garde côtière?

M. Poisson : Oui, ces renseignements nous parviennent effectivement.

La sénatrice Poirier : Donc vous consignez tout cela.

M. Poisson : Oui, nous aurions consigné tous ces renseignements.

Senator Poirier: And do you go back to see why they were in distress?

Mr. Poisson: Yes, we do that and we analyze it. As Mr. Laporte said, though — and this is one thing I think the committee can probably help us on — the Canadian Coast Guard has, about a year ago, stopped reporting in some cases all of the accidents that are going to them, and they're reporting only by sending us an email or a report, so we have delays that are impacted. Perhaps this committee could tell the Department of Fisheries and Oceans, specifically the Canadian Coast Guard, to maintain the services. I'll define this, because a year ago we had a collision accident which got us concerned that they weren't advising us.

Under our regulations, if a shipping accident happens — and this includes ships foundering, capsizing, if there is a collision, a fire, an explosion on board, if the vessel goes aground, if it sustains damage that affects its seaworthiness or renders it unfit for its purpose or it is missing or abandoned — in these situations, what we want is the Coast Guard to maintain their service and call us rather than to send us a note or an email. In this particular case, this committee could be helpful.

The Chair: Just as a follow-up to what I asked earlier, I live in the small community of Saint Bride's, in Placentia Bay, and, last year, your board carried out an investigation into the death of three crab fishermen there. Part of that report told us that the fishing industry, from 2000 to 2015, in Canada, lost 189 persons, 31 of them from Newfoundland and Labrador.

A quote in the report was, "The number of accidents involving loss of life on fishing vessels remains too high," and you touched on vessel stability.

In your opening remarks today, you touched on the fact that the Department of National Defence search and rescue standby times of response vary from a maximum of 30 minutes during work periods to a maximum of 2 hours during quiet hours. However, a total of 60 per cent of search and rescue activities take place during regular work hours.

We all know that, making a living off the ocean, there is no such thing as regular work hours. One of the concerns that has been raised with us is the fact of response times. Has the Transportation Safety Board made any recommendations in regard to the response times and how we deal with, especially, what you call your quiet hours, after four o'clock and on weekends?

Mr. Laporte: We have not made formal recommendation on that, but we have, in some of our investigation reports, made findings about the response times that did contribute, in some ways, to the fatalities or to the severity of the injuries to the

La sénatrice Poirier : Et vous retournez pour voir pourquoi ils étaient en détresse?

M. Poisson : Oui, c'est ce que nous faisons, et nous analysons. Comme le disait M. Laporte, et je crois que le comité peut nous aider sur ce plan, il y a environ un an, la Garde côtière canadienne a cessé dans certains cas de nous rapporter tous les accidents qui lui sont signalés, et ils les déclarent seulement par l'envoi d'un courriel ou d'un rapport, ce qui crée des délais pour nous. Le comité pourrait peut-être demander au ministère des Pêches et des Océans, plus spécifiquement à la Garde côtière canadienne, de maintenir les services. Je vais préciser, parce qu'il y a un an, une collision est survenue et nous étions préoccupés du fait qu'ils ne nous en ont pas informés.

En vertu de notre réglementation, si un accident maritime survient, ce qui comprend des navires qui font naufrage, chavirent, s'échouent, entrent en collision ou connaissent un incendie ou une explosion à bord, si un navire subit des dommages qui affectent sa navigabilité ou le rendent impropre à son usage, ou si un navire est manquant ou abandonné, dans de telles situations, nous voulons que la Garde côtière maintienne son service et nous appelle, au lieu de nous envoyer une note ou un courriel. Pour cette question particulière, l'intervention du comité pourrait être utile.

Le président : Pour donner suite à ma question, je vis dans la petite communauté de Saint Bride, dans la baie Placentia, et l'an dernier, votre bureau a enquêté sur le décès de trois pêcheurs de crabe de l'endroit. Dans une partie du rapport, on apprenait que l'industrie de la pêche, de 2000 à 2015, a enregistré au Canada 189 pertes de vie, dont 31 personnes de Terre-Neuve-et-Labrador.

On pouvait lire dans le rapport que « le nombre d'accidents entraînant des pertes de vie à bord de bateaux de pêche demeure trop élevé » et vous avez abordé le problème de la stabilité des navires.

Dans votre mot d'ouverture aujourd'hui, vous avez mentionné que le délai d'intervention des services de recherche et de sauvetage du ministère de la Défense nationale allait d'un maximum de 30 minutes durant les heures normales de travail jusqu'à un maximum de deux heures en dehors des heures de travail. Toutefois, un total de 60 p. 100 des activités de recherche et de sauvetage se déroulent durant les heures normales de travail.

Nous savons tous que pour les gens qui gagnent leur vie grâce à l'océan, il n'y a pas d'heures normales de travail. Les délais d'intervention font partie des préoccupations qui nous ont été signalées. Est-ce que le Bureau de la sécurité des transports a formulé des recommandations sur les délais d'intervention et la façon de les traiter, en particulier en dehors des heures de travail, passé 16 heures et en fin de semaine?

M. Laporte : Nous n'avons pas présenté de recommandation officielle sur la question, mais dans certains de nos rapports d'enquête, nous avons formulé des constatations soulignant que les délais d'intervention avaient effectivement contribué dans une

workers involved. So no recommendations, but some findings.

Recommendations tend to address systemic issues that have been demonstrated a number of times over a number of incidents. At this point, the board has not gone to the extent of specific recommendations on search and rescue. Most of the time, they are able to respond in a timely manner, but we have had cases where there were delays, and the delays are caused by different reasons. The availability of the crews and the equipment is one factor, but there is also, as we talked about earlier, the availability of emergency beacons on the ships, the proper registration, et cetera.

Up to this point, no recommendations.

Senator Stewart Olsen: Or committee is struggling with how to provide a better service in the North, in the Far North, to our Native population. I'm just asking for your advice, but if fishermen going out on the ice carried the personal locaters, perhaps a more sophisticated type, do you think that would help in some ways? Sometimes they can't be found. This is just advice. I'm not holding you to anything there.

Mr. Poisson: It would not apply to just transportation modes but to individuals as well. It's something that is used more and more.

Senator Stewart Olsen: I didn't want to put you on the spot, but I just wanted your thoughts on that. Thank you very much.

The Chair: Just before we finish up, I will ask the committee members to stay behind for a few minutes to go in camera and discuss our trip next week.

I want to thank our guests this evening. It's been a very educational experience, for sure. I would like to reserve the right, on behalf of the committee, to call you back again, just in case we need to clarify some issues as we go forward with our study. Certainly, it has been a very educational evening for all of us, and thank you for taking the time to be with us this evening.

(The committee continued in camera.)

certain measure au décès ou à la gravité des blessures des travailleurs en cause. Donc pas de recommandations, mais quelques constatations.

Les recommandations ont tendance à viser des enjeux systémiques qui se sont manifestés à plusieurs reprises dans de multiples incidents. Jusqu'à maintenant, le bureau n'est pas allé jusqu'à formuler des recommandations visant spécifiquement la recherche et sauvetage. La plupart du temps, les intervenants agissent en temps opportun, mais dans certains cas où des retards étaient survenus, ces retards avaient des causes différentes. La disponibilité des équipages et de l'équipement est un facteur, mais aussi, comme nous l'avons mentionné, la présence de radiobalises d'urgence sur les navires, l'immatriculation adéquate, et autres facteurs.

Jusqu'à maintenant, pas de recommandations.

La sénatrice Stewart Olsen : Notre comité arrive difficilement à établir comment offrir un meilleur service dans le Nord, le Grand Nord, à nos populations autochtones. Je vous demande simplement conseil, mais si des pêcheurs se déplaçant sur la glace avaient une radiobalise individuelle de repérage, peut-être d'un type plus avancé, croyez-vous que ce serait d'une quelconque utilité? Parfois on ne les retrouve pas. Je demande simplement conseil, vous n'avez pas à vous engager à quoi que ce soit.

M. Poisson : Une telle mesure ne s'appliquerait pas seulement aux modes de transport, mais aussi aux individus. C'est un dispositif de plus en plus utilisé.

La sénatrice Stewart Olsen : Je n'avais pas l'intention de vous mettre dans l'embarras, mais je voulais simplement votre avis sur la question. Merci beaucoup.

Le président : Juste avant de terminer, je demanderais aux membres du comité de rester quelques minutes, pour discuter à huis clos de notre voyage de la semaine prochaine.

Je tiens à remercier nos invités de ce soir. Nous avons certainement appris beaucoup de choses. J'aimerais, au nom du comité, me réserver le droit de vous faire comparaître à nouveau, dans l'éventualité où nous aurions besoin d'éclaircissements pour poursuivre notre étude. Nous avons certainement tous appris beaucoup de choses ce soir, et je vous remercie de votre participation.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

Tuesday, September 27, 2016

Canadian Coast Guard:

Mario Pelletier, Deputy Commissioner, Operations;
Gregory Lick, Director General, Operations.

Tuesday, October 4, 2016

Canadian Coast Guard:

Gregory Lick, Director General, Operations;
Marc Mes, Director of Operational Support.

Tuesday, October 18, 2016

Transportation Safety Board of Canada:

Jean L. Laporte, Chief Operating Officer;
Marc-André Poisson, Director of Investigations — Marine.

TÉMOINS

Le mardi 27 septembre 2016

Garde côtière canadienne :

Mario Pelletier, sous-commissaire, Opérations;
Gregory Lick, directeur général, Opérations.

Le mardi 4 octobre 2016

Garde côtière canadienne :

Gregory Lick, directeur général, Opérations;
Marc Mes, directeur du support opérationnel.

Le mardi 18 octobre 2016

Bureau de la sécurité des transports du Canada :

Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations;
Marc-André Poisson, directeur d'enquêtes — Marine.