

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-second Parliament, 2015-16-17

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

FISHERIES AND OCEANS

*Chair:*

The Honourable FABIAN MANNING

---

Tuesday, January 31, 2017  
Tuesday, February 7, 2017  
Tuesday, February 14, 2017 (in camera)

---

Issue No. 9

Consideration of a draft agenda (future business)

and

*Thirteenth and fourteenth meetings:*

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

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Première session de la  
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

PÊCHES ET OCÉANS

*Président :*

L'honorable FABIAN MANNING

---

Le mardi 31 janvier 2017  
Le mardi 7 février 2017  
Le mardi 14 février 2017 (à huis clos)

---

Fascicule n° 9

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

et

*Treizième et quatorzième réunions :*

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

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON FISHERIES  
AND OCEANS

The Honourable Fabian Manning, *Chair*

The Honourable Elizabeth Hubley, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Ataullahjan	Hartling
* Carignan, P.C. (or Martin)	McCoy
Christmas	McInnis
Enverga	Munson
Forest	Plett
Gold	Raine
* Harder, P.C. (or Bellemare)	Sinclair
	Watt

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of December 7, 2016, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Ataullahjan replaced the Honourable Senator Poirier (*February 13, 2017*).

The Honourable Senator Plett was added to the membership (*February 8, 2017*).

The Honourable Senator Stewart Olsen was removed from the membership of the committee, substitution pending (*February 8, 2017*).

The Honourable Senator McCoy was added to the membership (*January 26, 2017*).

The Honourable Senator Omidvar was removed from the membership of the committee, substitution pending (*January 26, 2017*).

The Honourable Senator Christmas replaced the Honourable Senator McCoy (*December 19, 2016*).

The Honourable Senator McCoy was added to the membership (*December 15, 2016*).

The Honourable Senator Hartling was added to the membership (*December 15, 2016*).

The Honourable Senator Gold was added to the membership (*December 15, 2016*).

The Honourable Senator Forest was added to the membership (*December 15, 2016*).

The Honourable Senator Omidvar was added to the membership (*December 15, 2016*).

The Honourable Senator Wallace was removed from the membership of the committee, substitution pending (*December 15, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES PÊCHES  
ET DES OCÉANS

*Président* : L'honorable Fabian Manning

*Vice-présidente* : L'honorable Elizabeth Hubley

et

Les honorables sénateurs :

Ataullahjan	Hartling
* Carignan, C.P. (ou Martin)	McCoy
Christmas	McInnis
Enverga	Munson
Forest	Plett
Gold	Raine
* Harder, C.P. (ou Bellemare)	Sinclair
	Watt

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 décembre 2016, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Ataullahjan a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 13 février 2017*).

L'honorable sénateur Plett a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 8 février 2017*).

L'honorable sénatrice Stewart Olsen a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 8 février 2017*).

L'honorable sénatrice McCoy a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 26 janvier 2017*).

L'honorable sénatrice Omidvar a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 26 janvier 2017*).

L'honorable sénateur Christmas a remplacé l'honorable sénatrice McCoy (*le 19 décembre 2016*).

L'honorable sénatrice McCoy a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 15 décembre 2016*).

L'honorable sénatrice Hartling a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 15 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Gold a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 15 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Forest a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 15 décembre 2016*).

L'honorable sénatrice Omidvar a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 15 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Wallace a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 15 décembre 2016*).

The Honourable Senator Eaton was removed from the membership of the committee, substitution pending (*December 15, 2016*).

The Honourable Senator Enverga replaced the Honourable Senator Tkachuk (*December 7, 2016*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Martin (*December 7, 2016*).

L'honorable sénatrice Eaton a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 15 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Enverga a remplacé l'honorable sénateur Tkachuk (*le 7 décembre 2016*).

L'honorable sénatrice Poirier a remplacé l'honorable sénatrice Martin (*le 7 décembre 2016*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, January 31, 2017  
(24)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:27 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Elizabeth Hubley, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Christmas, Enverga, Forest, Gold, Hubley, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair and Watt (11).

*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:**

*CHC Helicopter Canada:*

Sylvain Allard, President and CEO.

*CHC Helicopter:*

Barry Parsons, Senior Vice-President, Global;

Michael Fry, Director Commercial — SAR/EMS, Global;

Ian McLuskie, Senior Manager — SAR/EMS, Global.

The deputy chair made a statement.

Messrs. Allard and Parsons made a statement and, together with Messrs. Fry and McLuskie, answered questions.

At 7:06 p.m., the committee suspended.

At 7:08 p.m., the committee resumed in public.

It was agreed that, pursuant to the order adopted by the Senate on December 7, 2016, the membership of the Subcommittee on Agenda and Procedure be increased by one non-voting member chosen from the senators who are not members of a recognized party, to be designated after the usual consultations.

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

**ATTEST:**

OTTAWA, Tuesday, February 7, 2017  
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:04 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 31 janvier 2017  
(24)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 27, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Elizabeth Hubley (*vice-présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Christmas, Enverga, Forest, Gold, Hubley, McInnis, Munson, Poirier, Raine, Sinclair et Watt (11).

*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 sauvetage maritime, 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 :**

*CHC Helicopter Canada :*

Sylvain Allard, président et chef de la direction.

*CHC Helicopter :*

Barry Parsons, vice-président directeur, Global;

Michael Fry, directeur commercial — SAR/EMS, Global;

Ian McLuskie, cadre supérieur — SAR/EMS, Global.

La vice-présidente fait une déclaration.

MM. Allard et Parsons font une déclaration et, avec MM. Fry et McLuskie, répondent aux questions.

À 19 h 6, la séance est suspendue.

À 19 h 8, la séance publique reprend.

Il est convenu que, conformément à l'ordre adopté par le Sénat le 7 décembre 2016, le nombre de membres du Sous-comité du programme et de la procédure soit augmenté par un membre sans droit de vote choisi parmi les sénateurs qui ne sont pas membres d'un parti reconnu, désigné après les consultations d'usage.

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

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mardi 7 février 2017  
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 4, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Christmas, Enverga, Forest, Gold, Hubley, Manning, McInnis, Poirier, Raine, Sinclair 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:**

*Union of Canadian Transportation Employees:*

Christine Collins, National President;

Michael Teeter, Political Advisor.

The chair made a statement.

Ms. Collins made a statement and, together with Mr. Teeter, answered questions.

At 7:32 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Tuesday, February 14, 2017  
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met in camera this day at 5:53 p.m., in room 505, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Ataullahjan, Enverga, Forest, Gold, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Raine, Sinclair and Watt (11).

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

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft agenda

At 7:02 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Christmas, Enverga, Forest, Gold, Hubley, Manning, McInnis, Poirier, Raine, Sinclair 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 sauvetage maritime, 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 :**

*Union canadienne des employés des transports :*

Christine Collins, présidente nationale;

Michael Teeter, conseiller politique.

Le président fait une déclaration.

Mme Collins fait une déclaration et, avec M. Teeter, répond aux questions.

À 19 h 32, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mardi 14 février 2017  
(26)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit à huis clos aujourd'hui, à 17 h 53, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Ataullahjan, Enverga, Forest, Gold, Hubley, Manning, McInnis, Munson, Raine, Sinclair et Watt (11).

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

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 2, 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, January 31, 2017

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:27 p.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

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

**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.

**Senator Watt:** Charlie Watt from Nunavik.

**Senator Enverga:** Tobias Enverga, senator from Ontario.

[*Translation*]

**Senator Forest:** Éric Forest, senator, Gulf region, Quebec.

[*English*]

**Senator Gold:** Marc Gold from Quebec.

**Senator Sinclair:** Senator Murray Sinclair, Manitoba.

**Senator Christmas:** Dan Christmas from Nova Scotia.

[*Translation*]

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

[*English*]

**Senator Raine:** Nancy Greene Raine, senator from B.C.

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

**The Deputy Chair:** The committee is continuing its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. We will be hearing from senior officials from CHC Helicopter regarding the marine search and rescue services they provide and their activities in several countries around the world.

We are pleased to welcome Sylvain Allard, President and CEO, CHC Helicopter Canada; Barry Parsons, Senior Vice-President, Global, CHC Helicopter; Michael Fry, Director Commercial — SAR/EMS, Global, CHC Helicopter; and Ian McLuskie, Senior Manager — SAR/EMS, Global, CHC Helicopter.

On behalf of members of the committee, I thank you for being with us here today. I understand you have opening remarks, following which the members of the committee will have

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 31 janvier 2017

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 27, pour étudier les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

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

**La vice-présidente :** Bonsoir. Je m'appelle Elizabeth Hubley, sénatrice de l'Île-du-Prince-Édouard, et je suis ravie de présider la séance de ce soir. Avant de céder la parole aux témoins, j'aimerais inviter les membres du comité à se présenter.

**Le sénateur Watt :** Charlie Watt, du Nunavik.

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

[*Français*]

**Le sénateur Forest :** Éric Forest, sénateur de la région du golfe, au Québec.

[*Traduction*]

**Le sénateur Gold :** Marc Gold, du Québec.

**Le sénateur Sinclair :** Sénateur Murray Sinclair, du Manitoba.

**Le sénateur Christmas :** Dan Christmas, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

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

**Le sénateur McInnis :** Tom McInnis, sénateur de la Nouvelle-Écosse.

**La vice-présidente :** Le comité poursuit son étude sur les questions ayant trait au cadre stratégique actuel et en évolution du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Nous entendrons le témoignage de représentants de CHC Helicopter qui nous parleront des services de recherche et de sauvetage en mer qu'ils fournissent et des activités qu'ils mènent dans plusieurs pays.

Nous sommes heureux d'accueillir le président et chef de la direction de CHC Helicopter Canada, M. Sylvain Allard. Nous accueillons également des représentants de CHC Helicopter : le vice-président directeur, Global, M. Barry Parsons; le directeur commercial — SAR/EMS, M. Michael Fry; et le cadre supérieur — SAR/EMS, M. Ian McLuskie.

Au nom des membres du comité, je vous remercie de votre présence. Je crois comprendre que vous avez une déclaration préliminaire à présenter. Les membres du comité vous poseront

questions for you. In the interest of allowing as much dialogue as possible, we would ask that you limit your opening statement to 10 minutes, please.

You may go ahead. The floor is yours.

**Sylvain Allard, President and CEO, CHC Helicopter Canada:** Thank you, Madam Chair. Good afternoon, honourable members of the committee. First I would like to thank the committee for giving CHC Helicopter this opportunity to share with you our experience in providing search and rescue services to governments around the world.

I sincerely hope that this presentation will help you in assessing the potential solutions for Canada's long-term strategy in regard to search and rescue.

As you pointed out, my name is Sylvain Allard and I am the president of CHC Helicopter Canada. I've been working with CHC for 35 years now, including 12 years as the CHC group CEO. CHC, through its founding company, started 70 years ago in Penticton, British Columbia. Over the years, thanks to the vision of a great Newfoundlander named Craig Dobbin, we have grown the company to become one of the largest helicopter companies in the world.

At CHC Group we have been providing helicopter services for search and rescue to several governments, namely the United Kingdom, Ireland, Norway and Australia, for nearly 30 years now. To share with you the experience we have had with the various countries, I have with me our executives Barry and Ian. Without further ado I will just ask Barry to share with you our capabilities, and then we will go right into the questions.

**Barry Parsons, Senior Vice-President, Global, CHC Helicopter:** Good evening committee members, and thanks again for the time to make a presentation to you. Sylvain mentioned our beginnings 70 years ago in Penticton, B.C., and marrying up with Sealand Helicopters in St. John's, Newfoundland, CHC has now become a global operating company with ongoing operations in 23 countries around the world. I have been with CHC for two years, an on-again, off-again passenger of CHC for 20 years, and I have had a 20-year career in the oil and gas industry offshore of Newfoundland, my home and Nova Scotia, and some onshore in Alberta and B.C.

Of those 23 countries where CHC has operated in recent years we have two principal business lines: oil and gas crew transport, my primary interface with CHC during my oil and gas days, and search and rescue services as Sylvain has mentioned already.

We currently provide several models of search and rescue services. One is providing search and rescue services directly to our oil and gas customers where national search and rescue services have gaps. Predominantly in developing countries and

des questions par la suite. Dans le but de conserver le plus de temps possible pour nos discussions, nous vous demandons de vous en tenir à une déclaration préliminaire de 10 minutes, s'il vous plaît.

La parole est à vous.

**Sylvain Allard, président et chef de la direction, CHC Helicopter Canada :** Merci, madame la présidente. Honorables membres du comité, bonjour. Je tiens tout d'abord à remercier le comité de donner à CHC Helicopter l'occasion de lui parler de son expérience dans les services de recherche et sauvetage qu'elle offre aux gouvernements partout dans le monde.

J'espère sincèrement que notre exposé vous aidera à évaluer les solutions possibles pour l'établissement d'une stratégie à long terme en recherche et sauvetage au Canada.

Comme vous l'avez indiqué, je m'appelle Sylvain Allard et je suis le président de CHC Helicopter Canada. Je travaille à CHC depuis 35 ans maintenant, ce qui inclut 12 années au poste de président et chef de la direction. CHC, par l'entreprise fondatrice, a commencé ses activités il y a 70 ans, à Penticton, en Colombie-Britannique. Au fil des ans, grâce à la vision d'un grand Terre-Neuvien, Craig Dobbin, elle est devenue l'une des plus grandes entreprises de services d'hélicoptère au monde.

Depuis près de 30 ans maintenant, CHC fournit des services d'hélicoptère pour la recherche et sauvetage à plusieurs gouvernements, à savoir, ceux du Royaume-Uni, de l'Irlande, de la Norvège et de l'Australie. Je suis accompagné de nos cadres, Barry et Ian, qui vous parleront de l'expérience que l'entreprise a acquise dans les différents pays. Sans plus tarder, je vais demander à Barry de vous parler de nos capacités, et nous passerons directement à vos questions par la suite.

**Barry Parsons, vice-président directeur, Global, CHC Helicopter :** Mesdames et messieurs, bonsoir. Je vous remercie à nouveau de nous accorder du temps pour nous permettre de vous présenter un exposé. Sylvain a mentionné nos débuts à Penticton, en Colombie-Britannique, il y a 70 ans. Il y a eu une fusion avec Sealand Helicopters, à St. John's, Terre-Neuve, et CHC est maintenant une entreprise qui mène des activités dans 23 pays. Je travaille à CHC depuis 2 ans et, de façon épisodique, j'ai été passager de CHC pendant mes 20 ans de carrière dans le secteur de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel au large de Terre-Neuve, d'où je viens, et de la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'en Alberta et en Colombie-Britannique.

Dans les 23 pays où CHC a mené ses activités ces dernières années, nous avons deux principaux secteurs d'activités : le transport de personnel dans le secteur pétrolier et gazier — ce qui correspond à mes premiers contacts avec CHC à l'époque où je travaillais dans ce secteur — et les services de recherche et sauvetage, comme l'a déjà mentionné Sylvain.

Nous offrons actuellement plusieurs modèles de services de recherche et sauvetage. L'un consiste à fournir ces services directement à nos clients de l'industrie du pétrole et du gaz pour combler les lacunes des services nationaux. Principalement dans

developing nations where they lack national search and rescue services, often the oil and gas companies will contract companies like CHC to provide that search and rescue coverage for the duration of their operations. Of more relevance to your committee today is the search and rescue services we provide to other national and state governments around the world.

Sylvain mentioned the Irish Coast Guard. We also provide similar services to the Norwegian ministry of justice, the Australian Royal Air Force, the U.K. government, and to some state governments in Australia on the east coast and west coast, New South Wales and in Western Australia.

Beyond the deep technical knowledge that I hope this indicates we maintain as an organization in the search and rescue space, both around the aircraft and the services we provide in searching and rescuing to injured persons, the many national models we have deployed in these half-dozen different countries will be relevant and will inform the discussion this evening about options and alternatives the Government of Canada might consider to address search and rescue needs in Canada.

I would point to two in particular: the Irish Coast Guard service we provide as well as the service we are currently mobilizing right now for the Norwegian ministry of justice. If you look across the multiple national and state governments that we provide search and rescue services to today, you will find the two things that I observe connect all of those contracts, those different models of providing a service. First is the flexibility of CHC to tailor the service to whatever is required in the national government. As you can imagine, different national and state governments have different stakeholder groups and different priorities, so we endeavour to tailor the service to meet the needs and requirements of that state or national government.

Second, the commonality that associates all of our national and state government search and rescue contracts is a standard expectation of a very transparent and robust system of operational and commercial governance so that the national or state government for themselves and for the public stakeholders can demonstrate that the service they are paying for is being provided and they are getting what it says on the tin when they get the service.

The two contracts which are most relevant and might inform our discussions are the Irish Coast Guard and the Norwegian ministry of justice. In the case of the Irish Coast Guard the interesting element of the way we provide that service in concert with the Irish government is that while aircraft personnel are being provided by CHC — so trained by CHC, employees of CHC, and assets owned by CHC — they are all badged in Irish Coast Guard livery, Irish Coast Guard coveralls. As far as the

les pays en développement qui n'ont pas de services de recherche et sauvetage nationaux, souvent, les sociétés pétrolières et gazières confient à des entreprises comme CHC l'offre de services de recherche et sauvetage pour la durée de leurs activités. Un sujet qui est pertinent pour votre comité aujourd'hui, ce sont les services de recherche et sauvetage que nous offrons à d'autres gouvernements nationaux et d'État.

Sylvain a parlé de la Garde côtière irlandaise. Nous fournissons des services similaires au ministère norvégien de la Justice, à la Force aérienne royale australienne, au gouvernement du Royaume-Uni et à certains gouvernements des États australiens sur la côte Est et la côte Ouest, la Nouvelle-Galles du Sud et l'Australie-Occidentale.

Au-delà des connaissances techniques approfondies — et j'espère que cela indique que nous les maintenons en tant qu'organisation du domaine de la recherche et sauvetage —, tant concernant l'aéronef que les services que nous fournissons dans la recherche et le sauvetage de personnes blessées, les nombreux modèles nationaux que nous avons déployés dans cette demi-douzaine de pays différents seront pertinents et enrichiront les discussions de ce soir sur les options que le gouvernement pourrait examiner pour combler les besoins en matière de recherche et sauvetage au Canada.

J'en signalerais deux en particulier : les services de la Garde côtière irlandaise que nous fournissons et les services que nous mobilisons actuellement pour le ministère norvégien de la Justice. En examinant les différents gouvernements nationaux et d'États auxquels nous fournissons des services de recherche et sauvetage à l'heure actuelle, vous constaterez que tous ces différents modèles de prestation de services ont deux choses en commun. La première, c'est la souplesse de CHC pour adapter les services aux besoins du gouvernement national. Comme vous pouvez vous en douter, les gouvernements nationaux et d'État ont des priorités et des groupes d'intervenants différents, de sorte que nous nous efforçons d'adapter les services pour répondre aux besoins du gouvernement national ou d'État.

La deuxième, c'est le trait commun qui relie tous nos contrats de recherche et sauvetage, une norme liée à un système très transparent et rigoureux de gouvernance commerciale et opérationnelle, de sorte que le gouvernement national ou d'État peut montrer, pour lui-même ou pour les intervenants publics, que les services pour lesquels ils paient sont fournis et qu'ils obtiennent exactement ce qui est annoncé.

Les deux contrats les plus pertinents qui pourraient enrichir nos discussions sont ceux de la Garde côtière irlandaise et du ministère norvégien de la Justice. Dans le cas de la Garde côtière irlandaise, l'aspect intéressant dans la façon dont nous fournissons les services en collaboration avec le gouvernement irlandais, c'est que bien que les membres du personnel de l'aéronef sont formés par CHC, qu'il s'agit d'employés de CHC, et que les biens appartiennent à CHC, ils portent tous l'insigne et les



public is concerned this is clearly a service provided by the Irish Coast Guard as opposed to a service provided by a contracting company like CHC.

That is relevant because it implies not only flexibility in the business model between CHC and our governmental customers but also an ability for contractors like CHC to be able to tailor the offering and comply with governmental standards, as opposed to just complying with the standards which we develop ourselves as a professional helicopter operator.

In the case of the Irish Coast Guard we have been operating there since 2012. We cover the entire coastline of Ireland across four bases with five aircraft of a similar type that might be relevant for our discussion today. In the case of the Norwegian ministry of justice, a much more recent contract that we just secured last year is currently being mobilized. While the aircraft and personnel will be badged as CHC — that was a preference of the Norwegians in this particular case — of relevance to the consideration of the committee is that the Norwegian contract business model represents an opportunity for a contracting company to fill a gap in the national SAR service.

While the ministry of justice of the Norwegian government currently manages an existing search and rescue service that is part of the country, in the future they plan to maintain and provide their own national search and rescue service provided by the national government. In between they have a three to five-year gap where there's a particular issue with the aircraft that requires an interim coverage. That's where CHC comes in and provides an interim coverage. As I understand the context of some of the search and rescue solutions in Canada, that ability to define an interim gap solution might be relevant to the discussion for the committee.

With that I take your advice, Madam Chair, to try to keep our remarks brief and welcome any questions and discussion you might want to have.

**Senator McInnis:** Thank you very much for being here. I read about your company. I must say it was impressive. You modestly stated that your company's helicopters have unmatched services. I am wondering how you gauge this or calculate it.

Who are your serious competitors? You state that you enable people to go further, do more and be safer. Can you distinguish your services from that of the Royal Canadian Air Force and the fleet that operates under the Canadian Coast Guard as it relates to helicopters?

**Mr. Parsons:** I appreciate your observation of our modesty in our comment about unmatched services.

vêtements de la Garde côtière irlandaise. Aux yeux du public, il s'agit clairement d'un service fourni par la Garde côtière irlandaise et non par une entreprise comme CHC.

C'est pertinent, car cela témoigne non seulement de la souplesse du modèle opérationnel entre CHC et nos clients gouvernementaux, mais également de la capacité d'entreprises comme CHC d'adapter la prestation de services et de se conformer aux normes gouvernementales, plutôt que de seulement se conformer aux normes qu'elles élaborent elles-mêmes en tant qu'exploitantes d'hélicoptères professionnelles.

Dans le cas de la Garde côtière irlandaise, nous menons des activités là-bas depuis 2012. Nous couvrons toute la côte de l'Irlande sur quatre bases à l'aide de cinq aéronefs de type similaire, sujet qui pourrait convenir à nos discussions d'aujourd'hui. Pour ce qui est du ministère norvégien de la Justice, un contrat beaucoup plus récent, que nous avons obtenu l'an dernier, est mis en œuvre présentement. L'aéronef et le personnel seront désignés « CHC » — c'était la préférence des Norvégiens dans ce cas —, mais ce qui est pertinent dans le cadre de l'étude du comité, c'est que le modèle norvégien représente une occasion pour une entreprise de combler un besoin dans les services nationaux de recherche et sauvetage.

Le ministère de la Justice du gouvernement norvégien gère présentement des services de recherche et sauvetage, et il prévoit maintenir et fournir ses propres services nationaux de recherche et sauvetage dans l'avenir. Entretemps, un problème précis concernant l'aéronef requiert une couverture provisoire pour une période de trois à cinq ans. C'est à cet égard que CHC intervient pour fournir ce type de couverture. Selon ce que je comprends du contexte de certaines des solutions de recherche et sauvetage au Canada, cette capacité de définir une solution provisoire est un élément de discussion du comité.

Cela dit, je vais suivre votre conseil, madame la présidente, soit celui d'essayer d'être bref, et je serai ravi de répondre à toutes les questions sur tout sujet dont les membres du comité voudront discuter.

**Le sénateur McInnis :** Je vous remercie beaucoup de votre présence. J'ai lu de l'information au sujet de votre entreprise. Je dois dire que c'est impressionnant. Vous dites en toute modestie que les services de CHC Helicopter sont inégalés. Je me demande comment vous évaluez cela.

Qui sont vos concurrents? Vous dites que vos services permettent aux gens d'aller plus loin, d'en faire plus et d'être plus en sécurité. Pouvez-vous faire une distinction entre vos services et ceux de l'Aviation royale du Canada et entre vos hélicoptères et ceux utilisés par la Garde côtière canadienne?

**M. Parsons :** Je vous remercie de votre remarque sur notre modestie concernant ce que nous disons sur nos services inégalés.

I have been with CHC for two years, but many more years as a passenger of CHC, so maybe I can give you my perspective as a passenger which might underpin that comment on our website.

If I can be equally modest, CHC invented the idea of a global helicopter company. Before Sylvain and Mr. Dobbin and their counterparts built CHC to the enterprise it is today globally, the global helicopter services industry was served by small regional players. There was a small player called Sealand in offshore Canada. There were a few small players in the Gulf of Mexico and two small players in the U.K. The market was all individual players, all meeting individual standards.

In an industry where safety is as critical a path as aviation, to have the presence of mind to have a global standard to which you manage the company was a surprisingly revolutionary idea, and one which CHC brought to the market. That really underpins that notion of unmatched. I would maybe illustrate it by one example.

The idea of managing an aviation business to a single global management system is a concept that CHC introduced to the industry. I would argue it is still largely unique in the industry today. It may be surprising for people outside the industry, but I think in that regard we are demonstrably unmatched among our competitors.

You asked who our major competitors are. That's a bit of a hard and long lengthy question to answer. Actually our competitors change dramatically. Depending on which part of the world we play in the market today is still dominated by small regional players. My competitors in Australia are completely different from my competitors in Mozambique and in Kazakhstan and so on. It is a bit difficult to answer the question comprehensively.

CHC is a founding member and occupies a significant leadership position with an organization called HeliOffshore, where we endeavour to exchange information related to safety among our competitors and try to set an expectation that while we may compete aggressively on a commercial and technical basis we don't compete on safety. There are five founding members of the HeliOffshore organization. CHC is one; a company called PHI, which operates principally in the Gulf of Mexico, is another; Era, another Gulf of Mexico company, is a third; Bristow, a company from the U.K. and in the Gulf of Mexico is a fourth; and the fifth founding company escapes me now.

**Mr. Allard:** That would be a U.K.-based one.

**Mr. Parsons:** Babcock. Those would probably be the five largest players, CHC being one of those five although, to be fair, some are playing in some regions and not in others. CHC is one of a very short list of global players in this space.

Je travaille à CHC depuis deux ans, mais j'ai été un passager de CHC pendant plus longtemps, ce qui me permet peut-être de vous donner mon point de vue de passager, qui pourrait être à la base de ce qui est indiqué sur notre site web.

Si je peux être modeste également, CHC a inventé l'idée d'une entreprise d'hélicoptères mondiale. Avant que Sylvain et M. Dobbin et leurs homologues amènent CHC à la situation dans laquelle elle se trouve d'aujourd'hui sur la scène internationale, le secteur des services d'hélicoptère mondiaux était servi par de petits acteurs régionaux. Il y avait Sealand, dans les zones extracôtières du Canada. Il y avait quelques petits acteurs dans le golfe du Mexique et deux autres au Royaume-Uni. Le marché n'était constitué que de petits joueurs, qui respectaient tous des normes individuelles.

Dans un secteur où la sécurité est aussi essentielle, avoir l'idée d'établir une norme mondiale de gestion d'une entreprise était étonnamment révolutionnaire, et c'est une idée que CHC a mise sur le marché. C'est vraiment ce qui est à la base de l'idée de « services inégalés ». Je vous donnerais peut-être un autre exemple.

L'idée de gérer une entreprise de transport aérien en fonction d'un système de gestion mondial est un concept que CHC a intégré à l'industrie. Je dirais que c'est quelque chose qui est encore aujourd'hui, dans une large mesure, unique dans le secteur. C'est peut-être étonnant pour les gens qui ne font pas partie du secteur, mais je crois qu'à cet égard, nous sommes manifestement uniques par rapport à nos concurrents.

Vous vouliez savoir qui sont nos principaux concurrents. Il est difficile de répondre à cette question brièvement. En fait, cela varie énormément. Selon l'endroit dans le monde où nous menons des activités, le marché est encore dominé par de petits acteurs régionaux. Mes concurrents en Australie sont complètement différents de ceux au Mozambique et au Kazakhstan, par exemple. C'est un peu difficile de fournir une réponse complète.

CHC est un membre fondateur d'une organisation qui s'appelle HeliOffshore — et elle y joue un rôle de premier plan — dans laquelle nous essayons d'échanger des renseignements sur la sécurité avec nos concurrents et d'établir une attente selon laquelle même si nous sommes très compétitifs sur les plans commercial et technique, nous ne le sommes pas sur le plan de la sécurité. HeliOffshore comprend cinq membres fondateurs. Il y a CHC; PHI, une entreprise qui exerce ses activités principalement dans le golfe du Mexique; Era, une autre entreprise active dans le golfe du Mexique; Bristow, une entreprise du Royaume-Uni active dans le golfe du Mexique; et je ne me souviens plus du nom de la dernière.

**M. Allard :** Elle est basée au Royaume-Uni.

**M. Parsons :** Il s'agit de Babcock. Ce sont probablement les cinq joueurs les plus importants, dont CHC, bien que, pour être honnête, certains sont actifs dans des régions et d'autres dans d'autres régions. CHC fait partie de la très courte liste d'acteurs mondiaux dans ce domaine.

Your comment about our services being unmatched in the context of the capabilities of the Royal Canadian Air Force or Coast Guard is I think a very important concept for the committee to consider and discuss. In our conversations with various stakeholders in government and various agencies our learning so far has been that the expectation or the need here is not to replace the capabilities of the Royal Canadian Air Force or the Coast Guard but rather to supplement the capabilities of the Royal Canadian Air Force or Coast Guard, depending on which agency takes the leadership position.

If I go back to the example from the Norwegian ministry of justice, in that case it wasn't a matter of whether the Norwegian ministry of justice could do a better job than CHC or not, but rather that they had a specific gap due to the particular technical nature of their equipment. We represented a quality and cost-effective solution. That worked out and they have contracted CHC to fill that gap. That model is very informative for the way we see the relationship with the Royal Canadian Air Force and Coast Guard, if this progresses to a contractual relationship.

**Senator McInnis:** For example, we have had the opportunity to visit the Department of Defence offices in Halifax and over in Dartmouth where they monitor all vessels offshore. You wouldn't have a plant, an infrastructure to deal with that. You are talking about flying helicopters.

**Mr. Parsons:** That is correct.

**Senator McInnis:** I understand from what you're saying, you are also talking about filling the gaps, not replacing?

**Mr. Parsons:** That is correct. There are certain examples in the world and the Irish Coast Guard would be one. We are the rotary wing division of the Irish Coast Guard, full stop. That is not regarded by the Irish as an interim solution. In the case of the Norwegians we are regarded as an interim solution. We are capable of tailoring the solution to the requirement of our national Coast Guard.

**Senator McInnis:** What do you do in Australia?

**Mr. Parsons:** In Australia we have several different models. Perhaps the most relevant is the service we provide to the New South Wales Government, where we provide a service that's a combination of air ambulance and search and rescue, mostly onshore in that particular context. It is a permanent solution where their choice is to contract out that service for a longer term.

**Senator McInnis:** I also read that your aircraft have new technology systems such as forward-looking infrared four-axis automatic flight controls with auto hover, rear cabin modification for winch recovery, medical treatment and customized rotary

Concernant votre observation sur nos services inégalés dans le contexte des capacités de l'Aviation royale du Canada ou de la Garde côtière canadienne, je crois que c'est un concept très important dans le cadre des discussions et de l'étude du comité. Dans nos échanges avec différents intervenants du gouvernement et différents organismes, nous avons appris jusqu'à maintenant que l'attente ou le besoin n'est pas de remplacer les ressources de l'Aviation royale du Canada ou de la Garde côtière, mais plutôt de les renforcer, selon l'organisme qui joue le rôle de premier plan.

Si je reviens sur l'exemple du ministère norvégien de la Justice, dans ce cas, il ne s'agissait pas de déterminer si le ministère pouvait faire mieux que CHC, mais c'est plutôt qu'il avait une lacune précise attribuable à l'aspect technique de son équipement. Nous représentions une bonne solution rentable. Cela a fonctionné, et le ministère a recouru aux services de CHC. Ce modèle est très instructif quant à la façon dont nous concevons les liens avec l'Aviation royale du Canada et la Garde côtière canadienne, si cela mène à un lien contractuel.

**Le sénateur McInnis :** Par exemple, nous avons eu l'occasion de visiter les bureaux du ministère de la Défense à Halifax et à Dartmouth, où l'on surveille tous les navires extracôtiers. Vous n'auriez pas d'installations, d'infrastructure pour cela. Vous parlez d'hélicoptères.

**M. Parsons :** C'est exact.

**Le sénateur McInnis :** Je crois comprendre, d'après ce que vous dites, que vous parlez également de combler les lacunes et non de faire des remplacements, n'est-ce pas?

**M. Parsons :** C'est exact. Il y a certains exemples dans le monde, dont la Garde côtière irlandaise. Nous sommes la division des hélicoptères de la Garde côtière irlandaise, un point c'est tout. L'Irlande ne considère pas cela comme une solution provisoire, à la différence de la Norvège, qui considère nos services comme une solution provisoire. Nous sommes capables d'adapter les solutions aux besoins de notre Garde côtière nationale.

**Le sénateur McInnis :** Que faites-vous en Australie?

**M. Parsons :** En Australie, nous avons plusieurs modèles différents. Le plus pertinent, c'est peut-être le service que nous fournissons au gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud, où nous offrons un service qui correspond à une combinaison de services d'ambulance aérienne et de recherche et sauvetage, principalement en zone terrestre dans cette situation. Il s'agit d'une solution permanente où les gens choisissent de faire affaire avec des fournisseurs de services à long terme.

**Le sénateur McInnis :** En lisant, j'ai appris également que vos aéronefs ont de nouveaux systèmes technologiques comme les capteurs infrarouges à observation vers l'avant, le système de commande automatique de vol à quatre axes, avec des

wing aviation. You will appreciate we're doing an investigative study. Would not the military and Coast Guard have that equipment?

**Michael Fry, Director Commercial — SAR/EMS, Global, CHC Helicopter:** Perhaps I could answer that, sir. Yes and no.

The equipment we have is developed in response to a stated requirement and a well-developed need. It is pretty much reviewed and updated on a very regular basis. Yes, there are elements of that equipment in some of the fleet. Perhaps where there is a shortfall in capability within the Canadian model is where things have been adapted over the years. I spent 24 years in the military and I know the plugging of the gap.

The example I would give you would be the Griffons operating on the Great Lakes. They have been adapted from battlefield use into the SAR role, which they fill very ably, but without some of that equipment it limits their applicability in the role and the ability to do some of the more complex tasks in that skill set.

**Senator McInnis:** Is it temporary that the Sikorsky's have been put elsewhere?

**Mr. Fry:** The last information we have is that it was listed in the 2013 auditor's report as a temporary measure then. It seems to have maintained that position whereas the Cormorants are plugging basically the search and rescue coverage for the East and West Coasts.

**Senator Poirier:** My colleague was talking about your looking at your service more as closing or filling in the gap. How often are you called upon to fill or close that gap?

**Mr. Parsons:** Do you mean in terms of how many contracts we have of that nature?

**Senator Poirier:** How many times would they reach out to you that they need you, in Canada?

**Mr. Parsons:** In Canada we are not currently providing such a service. From memory, the only country today where we are representing an interim solution for the national government search and rescue service is in Norway, but in that particular example it is not a call-out basis. We are contracted for a number of years to fill an expected gap in their ability to provide the service with the assets that the government owns itself.

**Senator Poirier:** Did I understand that you don't have a contract right now with Canada?

**Mr. Parsons:** We do not provide search and rescue services in Canada today. No, we do not.

modifications du système automatique et de la cabine arrière pour le treuil et les soins médicaux. On parle aussi d'hélicoptères sur mesure. Vous comprendrez que nous faisons une étude approfondie. Les forces militaires et la Garde côtière n'ont-elles pas cet équipement?

**Michael Fry, directeur commercial — SAR/EMS, Global, CHC Helicopter :** Oui et non.

Les équipements dont nous disposons sont conçus en fonction de besoins bien définis. Ils font très fréquemment l'objet d'une révision et d'une mise à niveau. On retrouve effectivement certains des équipements que vous avez mentionnés dans quelques-uns des hélicoptères. Le modèle canadien offre peut-être une capacité insuffisante du fait des adaptations intervenues au fil des ans. J'ai passé 24 ans dans les forces militaires et je sais qu'il peut y avoir des besoins à combler à gauche et à droite.

Je peux vous donner l'exemple des Griffons qui sont utilisés autour des Grands Lacs. Ce sont des hélicoptères de combat qui ont été adaptés aux fins des activités de recherche et sauvetage, un rôle qu'ils remplissent très bien. Ils sont cependant privés de certains des équipements dont vous parlez, ce qui les rend moins aptes à accomplir quelques-unes des tâches plus complexes qu'exige ce rôle.

**Le sénateur McInnis :** Le déploiement des Sikorsky à d'autres fins est-il seulement temporaire?

**M. Fry :** Les dernières informations à ce sujet nous viennent du rapport du vérificateur de 2013 qui indiquait qu'il s'agissait d'une mesure temporaire. Il semblerait que l'on ait maintenu le cap à ce niveau alors que les Cormorant prennent pour ainsi dire la relève pour les activités de recherche et sauvetage sur les côtes Est et Ouest.

**La sénatrice Poirier :** Comme l'indiquait mon collègue, vous considérez que vous êtes surtout là pour combler une lacune ou un vide dans l'offre de services. À quelle fréquence fait-on appel à vous pour répondre à un besoin particulier de la sorte?

**M. Parsons :** Voulez-vous savoir combien de contrats semblables nous avons conclus?

**La sénatrice Poirier :** Combien de fois fait-on appel à vous au Canada pour répondre à un tel besoin?

**M. Parsons :** Nous n'offrons pas actuellement un service semblable au Canada. Sauf erreur de ma part, la Norvège est le seul pays où nous constituons une solution de remplacement provisoire pour les services gouvernementaux nationaux de recherche et sauvetage. Mais, même dans le cas de la Norvège, il ne s'agit pas d'interventions ponctuelles. Nous obtenons un contrat pour combler pendant un certain nombre d'années un vide prévu en raison d'un manque de capacité du gouvernement à offrir le service avec ses propres actifs.

**La sénatrice Poirier :** Dois-je comprendre que vous n'avez pas actuellement de contrat avec le Canada?

**M. Parsons :** C'est bien cela, nous n'offrons pas actuellement de services de recherche et sauvetage au Canada.

**Senator Poirier:** The Canadian Coast Guard has a maximum reaction time of 30 minutes and the Department of National Defence and Royal Canadian Air Force also have a reaction time of 30 minutes or less during busy hours and two hours during standard time upon receiving a call for search and rescue. What is your CHC Helicopter reaction time?

**Ian McLuskie, Senior Manager — SAR/EMS, Global, CHC Helicopter:** The standard reaction time that we work to for most of our contracts is 15 minutes by day and 45 minutes by night. That's from the call-out to get the aircraft airborne. We track and monitor this with our own in-house software solution that we have in place to manage our search and rescue services. Our contractor can view very clearly what our activities are and see to the minute what time we take off and when we land again after the event.

**Senator Poirier:** How do your SAR aircraft compare to those operated by the Royal Canadian Air Force?

**Mr. McLuskie:** The aircraft we're operating right now in this space is the Sikorsky S-92. It is a modern airplane with modern standards and all the modern equipment required to allow it to operate in icing conditions, at night and in all weather. To give you some idea of that capability, the aircraft is capable, correctly flown and correctly managed by the crew, of descending at night into an open area over the sea down to a 15-metre visibility. That's effectively putting a helicopter into this room on a dark, wet, miserable night anywhere on the ocean.

**Senator Poirier:** Can you describe to us how your pilots and engineers are trained for SAR incidents?

**Mr. McLuskie:** Most of our crew — that is particularly the pilots and the rear crew — come from the military. Eighty per cent of our people have come directly from the military on retirement and have come into the commercial world. We also have our own training and standards team within the organization. We train to similar if not the same or higher standards as the military. We use exactly the same standard operating procedures and the procedures that are derived from the international IAMSAR documents. We operate to the same systems, the same measures and the same level of competency.

**Senator Poirier:** Even though you do not have any contract with Canada at this point, are you in the process of trying to get a contract? Is that something you guys have tried to work on in the past?

**Mr. Allard:** There have been ongoing discussions for quite a while about procuring some search and rescue services in Canada. I am probably the guy going back the longest now. Discussions

**La sénatrice Poirier :** La Garde côtière canadienne a un délai d'intervention maximum de 30 minutes en tout temps, alors que ce délai est aussi de 30 minutes dans les heures de pointe pour le ministère de la Défense nationale et l'Aviation royale canadienne, et de deux heures dans les périodes normales pour une mission de recherche et sauvetage. Quel est le délai d'intervention maximum de CHC Helicopter?

**Ian McLuskie, cadre supérieur — SAR/EMS, Global, CHC Helicopter :** Pour la plupart de nos contrats, le délai d'intervention habituel est de 15 minutes le jour et 45 minutes la nuit. C'est le temps qui s'écoule entre le moment de l'appel et le décollage de l'appareil. Nous nous assurons du respect de ce délai au moyen de notre propre logiciel de gestion des services de recherche et sauvetage. Notre client peut ainsi connaître tous les détails de nos activités, notamment quant à l'heure précise où notre appareil décolle et au moment où il atterrit de nouveau après l'intervention.

**La sénatrice Poirier :** Comment vos appareils de recherche et sauvetage peuvent-ils se comparer à ceux utilisés par l'Aviation royale canadienne?

**M. McLuskie :** L'appareil que nous utilisons actuellement à cette fin est le Sikorsky S-92. C'est un hélicoptère moderne satisfaisant aux normes les plus récentes et doté de tout l'équipement de pointe nécessaire pour pouvoir être utilisé dans toutes les conditions de glace, le jour comme la nuit, et quelle que soit la température. Pour vous donner une idée, disons qu'un hélicoptère semblable, s'il est piloté correctement et bien dirigé par l'équipage, peut descendre de nuit dans un espace ouvert au-dessus de l'océan pour permettre une visibilité à 15 mètres. C'est comme si l'on posait un hélicoptère dans une pièce comme celle-ci n'importe où dans l'océan au milieu d'une nuit sombre et tumultueuse.

**La sénatrice Poirier :** Pouvez-vous nous décrire la formation reçue par vos pilotes et vos ingénieurs aux fins des activités de recherche et sauvetage?

**M. McLuskie :** La plupart de nos pilotes et des autres membres de nos équipages proviennent du secteur militaire. Pas moins de 80 p. 100 d'entre eux ont été recrutés directement à leur sortie des forces au moment de leur retraite pour passer au secteur commercial. Nous avons également notre propre équipe qui s'occupe de la formation et des normes. Nos exigences de formation sont semblables, voire supérieures, à celles des forces militaires. Nous utilisons exactement les mêmes procédures normalisées d'exploitation et nous suivons les directives du Manuel international de recherche et sauvetage aéronautiques et maritimes. Nous nous en remettons aux mêmes systèmes, aux mêmes mesures et aux mêmes niveaux de compétence.

**La sénatrice Poirier :** Si vous n'avez pas actuellement de contrat avec le gouvernement canadien, êtes-vous en train d'essayer d'en obtenir un? Avez-vous déjà fait des tentatives en ce sens par le passé?

**M. Allard :** Les échanges se poursuivent depuis un bon moment déjà quant à la possibilité que nous offrions certains services de recherche et sauvetage au Canada. Je suis sans doute

started in the mid-1980s. When you talked about gapped, it's gapped for a longer period. This is not a day-to-day gap. It's truly if you have a fleet replacement or maintenance. I see the government now coming up to some heavy maintenance on the Cormorant fleet, for example.

If you had a gap for a year or two or three years, this is where we would come in and help you with managing the requirements. That's what we mean by "gap." It is not to say we never get a call from search and rescue in Canada. It is just that the way the system is right now you wouldn't get a call.

Now the oil companies on the East Coast, and I have been on the East Coast for a while, had to supplement their own requirement. In other words, they had to contract their own aircraft to help in the search and rescue. I am thinking more of St. John's, going back to the Gander base in St. John's and so forth. That was a set contract by the oil companies that felt they wanted a quicker response time out of St. John's, but that is a different sort of gap that was identified by the oil companies.

When we talk about gap it's mostly on a longer-term basis. Certain countries decided to do it and certain countries decided to actually privatize. It started with an analysis of gap. They decided to look further into cost effectiveness, response times, equipment and capital expenditure. Then they decided that a very interesting way was to work alongside with us.

In Ireland, for example, the image is really the Irish Coast Guard. We are just the contractor behind making sure they deliver the service.

An interesting point is all these agencies and governments would love to talk to a representative of Canada to explain how that works. That is what we try to facilitate because sometimes it's hard to sell your own product. It's better to have a customer tell you how they can do this more efficiently. In more cases than others it's a cost issue and a CAPEX issue.

**Mr. Parsons:** Perhaps I could briefly add to further clarify the question. Despite the many years of Sylvain's engagement with different government agencies and parties over the years,

maintenant celui qui participe à cet exercice depuis le plus longtemps. Les pourparlers ont débuté au milieu des années 1980. Quand nous parlons de lacunes ou de vides à combler, c'est pour une longue période. Il ne s'agit pas d'interventions au jour le jour. C'est plutôt dans le cas d'un renouvellement de la flotte ou d'une mise hors service pour l'entretien. Je sais par exemple que le gouvernement devra effectuer d'importants travaux d'entretien pour sa flotte de Cormorant.

Si vous avez un vide à combler pour une année ou une période de deux ou trois ans, nous pouvons intervenir pour vous permettre de répondre aux besoins existants. C'est ce que nous entendons par combler un « vide ». Je ne suis pas en train de dire qu'il est impossible que nous recevions un appel pour un incident de recherche et sauvetage au Canada. C'est simplement que nous ne pouvons pas recevoir un tel appel de la manière dont le système est conçu actuellement.

J'ai passé un certain temps sur la côte Est et je peux vous dire que les pétrolières doivent obtenir des services supplémentaires pour répondre à leurs besoins en la matière. Autrement dit, elles doivent elles-mêmes octroyer des contrats pour assurer une aide additionnelle aux fins des activités de recherche et sauvetage. Je pense notamment aux services à assurer à partir de St. John's pour éviter les longs trajets depuis la base de Gander. C'est un choix qu'ont fait les sociétés pétrolières pour garantir un délai d'intervention plus court en partant de St. John's. C'est donc un autre genre de lacunes à combler en fonction des besoins d'un secteur particulier.

Lorsque nous parlons d'un vide à remplir, c'est le plus souvent à long terme. Certains pays ont décidé de s'en charger eux-mêmes et d'autres ont choisi la voie de la privatisation. Il faut d'abord analyser le besoin à satisfaire. Ils ont procédé à une analyse plus approfondie des questions de rentabilité, de délais d'intervention, d'équipements et d'investissements. Ils ont ainsi conclu qu'il pouvait être très avantageux de travailler de concert avec nous.

En Irlande, par exemple, les gens considèrent encore que c'est la Garde côtière irlandaise qui accomplit le travail. À titre d'entrepreneurs, nous nous assurons simplement que les services requis sont effectivement offerts.

Je peux vous dire que les responsables de toutes ces agences et de tous ces gouvernements seraient très heureux de pouvoir parler à un représentant canadien pour lui expliquer comment cela fonctionne. C'est dans ce sens-là que nous essayons de prendre des arrangements, car il est parfois difficile pour une entreprise de vendre sa propre salade. Il est préférable qu'un de nos clients puisse vous dire à quel point l'efficacité des services peut ainsi être améliorée. Dans la plupart des cas, cela permet de réduire les coûts et les dépenses en capital.

**M. Parsons :** Je pourrais peut-être apporter certains éclaircissements. Voilà bien des années déjà que Sylvain participe à des discussions avec différentes agences gouvernementales et

today the invitation is for us to discuss our experience to help inform your own deliberations to form a recommendation of what a future solution might be.

As far as I know, no decision has been made to pursue any procurement activity. We have no contract to obtain. At the moment we are just trying to provide some information to help that process.

**Mr. Fry:** I am not a Canadian so I have no particular axe to grind in this direction, but I have been dealing with various government departments over the last year in Canada. Perhaps I could just state an observation. The issue of search and rescue coverage in Canada was becoming a bit polarized between full-state provision and all-commercial provision. I don't think either of those solutions is optimum.

What Canada would be best served in considering is some way where they extract the greatest benefits of commercial provision in support of either the DND or the Department of Fisheries and Oceans that do a fantastic job on a day-to-day basis in the ownership. No other country on earth provides search and rescue coverage for 18 million square kilometres.

The current situation you have is not failing. It is working. It is working well, but there needs to be some capability put into that to allow the DND, as they reassess their resources at the moment, to do the job effectively. I think that is the debate we are trying to inform with our presence.

**Senator Enverga:** From what I read in your written submission, it tells us that you are ranked as the world's safest. However, I also noted that on April 2016 an Airbus H225 owned and operated by CHC Helicopter crashed. Do you still consider yourself as the safest?

**Mr. Parsons:** There may be others who may be less familiar with the incident from April last year. Tragically, in late April 2016, there was a crash of an Airbus H225 helicopter in Norway. You are absolutely correct that the aircraft was owned and operated by CHC. We lost 13 lives that day. It was a tragic accident that the industry is still reeling from right now globally.

I can go into as much detail as you like, but let me summarize to say that the direct cause has been determined by the manufacturer of the aircraft to be a particular bearing component in the main gearbox. In layman's terms, it connects the rotor to the helicopter. As you can imagine it is a really important piece of equipment.

autres parties intéressées, mais nous souhaitons surtout vous rencontrer aujourd'hui pour vous parler de notre expérience de ces questions afin de guider vos délibérations aux fins de la recommandation d'une solution possible.

À ce que je sache, aucune décision n'a été prise quant à une activité d'approvisionnement quelconque. Nous ne sommes à la recherche d'aucun contrat. Nous essayons simplement de vous fournir certains renseignements pour éclairer votre réflexion.

**M. Fry :** Comme je ne suis pas moi-même canadien, je n'ai pas d'intérêt particulier à défendre à ce titre. J'ai toutefois eu affaire à différents ministères du gouvernement canadien au cours de la dernière année. Je pourrais peut-être me permettre une observation. Il y a eu une certaine polarisation au Canada entre les partisans d'un service de recherche et sauvetage uniquement gouvernemental et ceux qui prônent le recours à une solution entièrement commerciale. Je ne crois pas qu'aucun de ces deux scénarios soit optimal.

Il serait préférable pour le Canada de trouver la façon de tirer tous les avantages possibles du recours à des services commerciaux pour appuyer le ministère de la Défense nationale et celui des Pêches et des Océans qui accomplissent déjà un excellent travail au quotidien. Il n'y a pas un autre pays au monde qui assure une protection de recherche et sauvetage sur une superficie de 18 millions de kilomètres carrés.

La situation actuelle n'est pas problématique. Le système fonctionne bien, mais il convient d'y adjoindre une certaine capacité supplémentaire dans le contexte de la réévaluation des ressources du ministère de la Défense nationale pour lui permettre de continuer à bien remplir son mandat. Nous sommes un peu ici pour aider le ministère à y voir plus clair.

**Le sénateur Enverga :** Je peux lire dans votre mémoire que votre bilan de sécurité est le meilleur au monde. Cependant, on souligne également qu'un appareil Airbus H225 exploité par CHC Helicopter, qui en était propriétaire, s'est écrasé en avril 2016. Considérez-vous tout de même que votre bilan de sécurité demeure le meilleur au monde?

**M. Parsons :** Il y en a peut-être certains qui sont moins au fait de cet accident survenu en avril de l'an dernier. À la fin d'avril 2016, un hélicoptère Airbus H225 s'est écrasé tragiquement en Norvège. Comme vous l'avez indiqué, c'était un appareil exploité par CHC Helicopter et qui appartenait à l'entreprise. Treize personnes ont trouvé la mort ce jour-là. L'industrie à l'échelle planétaire essaie encore de se remettre de ce tragique accident.

Je pourrais vous fournir tous les détails susceptibles de vous intéresser, mais disons simplement que le fabricant de l'appareil a déterminé que l'accident était directement attribuable à la défaillance d'un élément de roulement de la boîte de transmission principale. En termes simples, c'est ce qui relie le rotor à l'hélicoptère. Comme vous pouvez vous l'imaginer, c'est une pièce d'équipement vraiment importante.

The manufacturer, Airbus, has basically identified a manufacturing design shortfall in that particular component, and so the global fleet of that aircraft is grounded. Still today, as far as I know, nobody is commercially flying that particular model of aircraft.

To answer your question, though, about the relationship between that tragic incident and the safety record of CHC as a global operator, it is a tragic accident whichever way you cut it. There is no desire to minimize that but the equipment is currently the focus of the investigation. There is currently no focus that I am aware of on any of the operating procedures or maintenance history or to any degree the sort of contribution of CHC personnel or systems to the incident.

In other words, it was a terrible misfortune for the 13 people who lost their lives and their families. CHC happened to be operating that aircraft on that day. The observation at the moment is that the manufacturing problem is a problem across the global fleet of those aircraft. This is a particular problem with a piece of equipment. There is no narrative currently that would associate any weakness or shortcoming in CHC that led to that tragic incident.

**Senator Enverga:** Basically faulty equipment is blamed for this accident, right?

**Mr. Parsons:** Can I add that it's important to note that the Accident Investigation Board in Norway owns the determination of root cause for that accident. They have not issued a final report on the root cause. I am sharing with you my own summary of the state of discussion in the industry with regard to the direct cause. Root cause is still unknown. It's for the Norwegians to investigate and then determine what the root cause of the accident was.

**Senator Enverga:** You declare you are the world's safest. How would you compare yourself to other private groups with the same services?

**Mr. Parsons:** That's a fair question. It can be a hard thing to measure.

We exist in a competitive marketplace. The majority of the revenue and business model of CHC is transport. Our customers exist in a competitive marketplace, so the transparency of data in that competitive marketplace is not always the easiest to come by.

What we do have, fortunately, is an International Association of Oil & Gas Producers that share statistics across the industry. Again, in some statistics of accident and incident rates we perform favourably versus any of our major competitors.

While it is probably true that there is a small helicopter company somewhere in the world that has never had an accident because they operate only one machine and fly infrequently, in

Comme le fabricant, Airbus, a déterminé qu'il y avait eu défaillance dans la conception de cette pièce, tous les appareils de cette flotte ont été mis hors service partout dans le monde. Encore aujourd'hui, il n'y a personne, pour autant que je sache, qui utilise à des fins commerciales un appareil de ce modèle.

Pour répondre à votre question quant aux répercussions sur le bilan de sécurité de notre entreprise sur la scène mondiale, je dirais que cela demeure un accident tragique; il n'y a pas à sortir de là. Il n'est pas question d'en banaliser la gravité, mais c'est l'équipement qui est actuellement visé par l'enquête. À ma connaissance, on ne s'intéresse aucunement à nos procédures d'exploitation, à l'historique d'entretien ou au rôle quelconque qu'auraient pu jouer les employés ou les systèmes de CHC Helicopter dans cet accident.

C'est un malheur terrible pour ces personnes qui ont perdu la vie comme pour leur famille. Le sort a voulu que ce soit notre entreprise qui utilise l'appareil défectueux ce jour-là. Il semblerait à ce moment-ci que le défaut de fabrication touche tous les appareils de la flotte. C'est une pièce d'équipement qui est défectueuse. Rien n'indique pour l'instant qu'il y ait eu de la part de notre entreprise une défaillance quelconque qui aurait mené à cet accident tragique.

**Le sénateur Enverga :** En somme, l'accident est attribué à un équipement défectueux?

**M. Parsons :** J'ajouterais qu'il est important de noter qu'il incombe au bureau norvégien d'enquête sur les accidents d'en déterminer la cause première. Le bureau n'a pas encore rendu public son rapport final à ce sujet. Je vous présente aujourd'hui mon propre résumé des discussions tenues au sein de l'industrie au sujet de ce qui a pu provoquer l'accident. La cause première n'a pas encore été officiellement annoncée. Les Norvégiens poursuivent leur enquête pour arriver à la déterminer.

**Le sénateur Enverga :** Vous dites que votre bilan de sécurité est le meilleur au monde. Comment vous comparez-vous aux autres entreprises privées offrant les mêmes services?

**M. Parsons :** C'est une question qu'il y a lieu de se poser, car la comparaison peut être difficile.

Nous évoluons au sein d'un marché concurrentiel. Le transport est au cœur de la plus grande partie des revenus et du modèle d'affaires de notre entreprise. Comme nos clients évoluent également sur un marché livré à la concurrence, la transparence n'est pas toujours un objectif facile à atteindre pour ce qui est des données.

Nous avons toutefois la chance de pouvoir compter sur l'Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz qui publie des statistiques sur l'ensemble de l'industrie. Pour certains chiffres touchant les taux d'accident et d'incident, nous classons mieux que la plupart de nos principaux concurrents.

On pourrait sans doute trouver quelque part une petite entreprise qui n'a jamais eu d'accident parce qu'elle n'utilise qu'un seul appareil qui décolle peu fréquemment, mais nous



terms of global or significant helicopter service companies in our space we can demonstrate from our accident frequency in compliance with our management systems that it is a fair claim.

**Senator Enverga:** What is the comparison between the Canadian Coast Guard, a government coast guard, a government SAR, search and rescue, and a private company like yours? Are they better or equal, or how would you compare your operations?

**Mr. Fry:** If I may, there are a number of efficiencies in a commercial model over a government model. If you look at the way the military or the government procures a helicopter, they have a number of criteria to fill that we are not burdened with. If we were to buy a helicopter for search and rescue, we buy a helicopter for search and rescue. We don't expect it to fit in the back of a C-17. We don't expect it to be able to be fitted with weapons or any of the other criteria that the military add on to their requirements list because that aircraft may be called away to do another role.

We buy a commercially off-the-shelf model which is less CAPEX intensive. The example I could probably give you is the U.K. government decided to make search and rescue a commercial provision a number of years ago. Prior to that, the provision was made by the Royal Navy, the Royal Air Force and the U.K. Coast Guard. Under that system there were 12 bases operating 44 aircraft. The new commercial model is 10 bases with 22 aircraft and maintains the same level of capability, if not more expanded, through the technology. That might sound counterintuitive, but the old fleet of helicopters that the military and the Coast Guard operated was nearing the end of their life.

They were Sikorsky Sea Kings. They were very old and slow. Keeping them going was starting to involve elastic bands and Blu Tack. Actually putting new technology in has boosted that at a huge saving. In many ways the commercial provision can provide a cost saving over the military.

**Mr. McLuskie:** If I could just add to that, we modernized the Irish Coast Guard provision in 2012-13. We took out the old S-61Ns and replaced them with new S-92s. When we changed that service over, the Coast Guard was doing 450 call-outs a year around the coast of Ireland. Since that time in 2013 the rate of call-out has gone over 1,100. You can see an expansion of the service because the aircraft are more capable. They can get to more locations and they are contributing more to the safety of the people in and around the waters of Ireland.

pouvons certes affirmer que nos systèmes de gestion nous permettent de limiter les accidents mieux que ne le font les autres entreprises de services d'hélicoptère de calibre mondial ou de taille importante.

**Le sénateur Enverga :** Comment peut-on comparer les services de recherche et sauvetage offerts par une agence gouvernementale comme la Garde côtière canadienne et ceux dispensés par une entreprise privée comme la vôtre? Est-ce que les coûts sont inférieurs ou égaux, ou comment pouvez-vous comparer vos activités?

**M. Fry :** Un modèle commercial permet un certain nombre de gains d'efficacité par rapport à un modèle gouvernemental. Lorsqu'il s'agit d'acquérir un hélicoptère, les forces militaires et le gouvernement doivent se conformer à un certain nombre de critères dont nous n'avons pas à nous préoccuper. Si nous devons acquérir un hélicoptère pour la recherche et le sauvetage, nous achetons simplement un appareil conçu à cette fin. Nous n'exigeons pas qu'il puisse être transporté à l'arrière d'un C-17. Nous n'avons pas à nous demander s'il est possible d'y installer des armements ni à nous intéresser aux autres critères que doivent considérer les forces militaires dans leurs exigences du fait que l'appareil peut éventuellement être appelé à jouer un autre rôle.

Nous achetons les appareils offerts sur les marchés, ce qui réduit les dépenses en capital. Je pourrais sans doute vous donner l'exemple du gouvernement du Royaume-Uni qui a décidé il y a un certain nombre d'années d'avoir recours à des services commerciaux pour les activités de recherche et sauvetage. Ces services étaient offerts auparavant par la Marine royale, l'Aviation royale et la Garde côtière du Royaume-Uni. Dans l'ancien système, 44 appareils étaient utilisés à partir de 12 bases. Le nouveau modèle commercial permet d'offrir la même capacité d'intervention, si ce n'est davantage, grâce à la technologie, à partir de 10 bases et en utilisant 22 appareils. Cela peut sembler paradoxal, mais il faut savoir que l'ancienne flotte d'hélicoptères utilisée par les forces militaires et la garde côtière approchait de la fin de sa vie utile.

Il s'agissait d'appareils Sea King de Sikorsky. Ils étaient très vieux et très lents. On en était presque aux élastiques et au ruban adhésif pour les faire tenir ensemble. L'apport des nouvelles technologies a permis d'accroître la capacité tout en économisant beaucoup. À plusieurs égards, le recours à une entreprise privée peut permettre de réduire les coûts par rapport à ceux des forces militaires.

**M. McLuskie :** Si je puis me permettre, nous avons modernisé les services offerts par la Garde côtière irlandaise en 2012-2013. Nous avons alors mis hors service les vieux S-61N pour les remplacer par des S-92 tout neufs. Avant ce changement, la garde côtière répondait à 450 appels de service par année le long des côtes irlandaises. En 2013, le nombre d'appels a dépassé les 1 100. L'offre de service a pu augmenter parce que l'appareil offre de plus grandes capacités. Il peut se rendre à de plus nombreux endroits et contribue davantage à assurer la sécurité des gens dans les eaux irlandaises et aux alentours.

**Senator Enverga:** You mentioned the cost. Can you possibly quantify how much cheaper it will be? Are we going to be saving if we buy these?

**Mr. Allard:** I will share my numbers if you share yours.

**Senator Enverga:** Just a rough idea.

**Mr. Parsons:** I will let Mike take a stab if he wants to weigh in there and make a guess. To the core of your question on cost efficiency as opposed to capability, in the example, to use an illustration, we are maintaining a fleet of 100 to 200 aircraft globally depending on the demands of the day. Our purchasing power with the helicopter manufacturers is based on a pipeline of 100 to 200 helicopters in service at any one time and a pipeline of new helicopters coming.

We currently have two confirmed and as many as five all-weather search and rescue Sikorsky S-92s currently being manufactured to come into the CHC fleet for deployment to various customers around the world as we speak. That is probably a different frequency and magnitude of purchasing than any single national government or department within a national government would have in this case. It provides some insight into why we might have cost efficiency that a single government department in one national government might lack. In terms of magnitude, if you want to take a guess, feel free. I wouldn't guess.

**Mr. Fry:** I would point out that the dollar value is not the only benefit. If you look at lead times, our relationship with the OEMs and the fact that we buy off-the-shelf commercial models mean that we have a lead time for an aircraft of 18 months to two years of putting that order into the equipment manufacturer to putting it on the apron outside a search-and-rescue hangar.

Governments go about procurement in a different way but I would struggle to think of a government in the world that has a procurement system that lean and that agile.

**Mr. McLuskie:** Perhaps I could add some facts to the equation. I used to run the RAF search-and-rescue organization in the military before I left. I was in the air force for 30 years. We manned our service with the same competency and level of requirement for the crews but we had twice as many people. The manpower bill for delivering a military capability involved a lot more people and airplanes than an equivalent commercial operation.

**The Deputy Chair:** I would like to recognize Senator Munson who has joined us.

**Le sénateur Enverga :** Vous avez parlé des coûts. Pouvez-vous nous donner une idée des sommes qui pourraient être économisées? Allons-nous vraiment épargner en optant pour ces appareils?

**M. Allard :** Je vais vous donner nos chiffres si vous nous donnez les vôtres.

**Le sénateur Enverga :** Je veux seulement me faire une idée approximative.

**M. Parsons :** Je vais laisser à Mike le soin de faire une estimation si le cœur lui en dit. Pour répondre à votre question quant à la réduction des coûts par rapport à la capacité, je peux vous indiquer à titre d'illustration que nous conservons à l'échelle planétaire une flotte de 100 à 200 appareils en fonction de la demande du moment. Notre pouvoir d'achat auprès des fabricants d'hélicoptères s'appuie sur cette flotte de 100 à 200 appareils en service à n'importe quel moment ainsi que sur un certain flux de commandes de nouveaux hélicoptères.

À titre d'exemple, nous avons commandé au moins deux, le minimum confirmé, et jusqu'à cinq Sikorsky S-92 pour la recherche et sauvetage dans toutes les conditions météorologiques. Ils sont en cours de fabrication et viendront grossir la flotte de notre entreprise pour être ensuite déployés au service de nos différents clients partout dans le monde. C'est sans doute une fréquence et une quantité d'achat différentes de celles de n'importe quel ministère ou gouvernement national. Vous pouvez probablement en déduire qu'il nous est possible de réduire ainsi nos coûts par rapport à ceux d'un ministère ou d'un gouvernement. Je ne voudrais pas risquer d'estimation quant à l'importance des coûts, mais libre à mon collègue de le faire.

**M. Fry :** Je dirais que les économies quant aux coûts ne sont pas le seul avantage. Pour ce qui est des délais, nos relations avec les fabricants et le fait que nous achetons des modèles commerciaux font en sorte qu'un nouvel appareil peut se retrouver sur l'aire de stationnement à l'extérieur d'un hangar de recherche et sauvetage dans un délai de 18 mois à 2 ans suivant la commande.

Les gouvernements ne procèdent pas de la même manière pour leurs approvisionnements, et il me serait difficile de vous nommer un seul gouvernement au monde qui peut compter sur un système d'approvisionnement à la fois souple et peu complexe.

**M. McLuskie :** Je pourrais peut-être ajouter certains faits pour éclairer les choses. Avant de quitter les forces militaires, j'étais responsable des services de recherche et sauvetage de l'aviation royale où j'ai passé 30 ans de ma vie. Nous choisissons nos équipages en appliquant les mêmes exigences en matière de compétences, mais ils comptaient deux fois plus de membres. Pour offrir une capacité de recherche et sauvetage équivalente dans le contexte militaire, il fallait beaucoup plus d'employés et d'appareils qu'au sein d'une entreprise commerciale.

**La vice-présidente :** J'aimerais souhaiter la bienvenue au sénateur Munson qui s'est joint à nous.

**Senator Raine:** This is very interesting. Is it fair to say that when it comes to procurement you are shopping around and you buy off the shelf what fits your needs, whereas a national government would have to go through a whole bunch of calls for proposals?

**Mr. Allard:** The request for specific equipment can go on a fairly long list, if you will, versus the requirements.

**Mr. Fry:** Just to align that statement a bit, I wouldn't say that a commercial model negates most of the procurement system. There has to be a competitive system under government procurements. I would say where it saves is on the requirements and thinned-down requirements.

If you have a scope for a helicopter that is this big because it might have to go to Afghanistan, the Far North, the Great Lakes or the East or West Coast, all the additional requirements that go into that tender document have a dollar value. By buying the tool you need for a specific task cuts down on a lot of that dollar value, a lot of the procurement cycle and a lot of the lead time for delivery.

**Senator Raine:** Because your fleet is 100 to 200, your fleet itself is flexible.

**Mr. Fry:** It is indeed.

**Senator Raine:** That is based on the fact that you know you will need a certain number of helicopters for this specific purpose, and you will be going out and looking for those specifically designed helicopters.

**Mr. Allard:** It comes out of framework agreements we have with suppliers or manufacturers. You have a base model and you establish a certain amount of aircraft. It is really volume driven. Once you have your specs you can adapt it to a specific contract, be it oil and gas or search and rescue, and basically be a bit quicker in responding.

**Mr. Fry:** In answer to your question, we can sit here and promise anything. Let me wrap an example around that which would probably be useful. Again, I will go back to the Irish Coast Guard.

They had aging S-61 aircraft and they decided they wanted new technology because of the nature of the search-and-rescue tasking they were doing. Under our service model they said, "Hey, provider, we want new technology," and that was up to us to field. Within two years they had gone from the S-61 to the S-92, completely different new aircraft, management of change program, crew retraining: everything done.

In terms of agility for a government that is a very complex task. We are unencumbered by some of the lengthy processes that the government has in a system like that. We have the flexibility to

**La sénatrice Raine :** Tout cela est très intéressant. Est-ce qu'on peut dire qu'en matière d'acquisitions, vous magasinez et achetez dans le commerce des appareils correspondant à vos besoins, alors qu'un gouvernement national doit suivre toutes sortes de procédures, y compris des demandes de propositions?

**M. Allard :** Lorsque nous avons besoin d'un appareil, la liste des exigences à remplir peut être assez longue.

**M. Fry :** Si vous me permettez de préciser ce que j'ai dit, je n'irais pas jusqu'à affirmer que le modèle commercial permet de passer outre à la plus grande partie des modalités d'approvisionnement. Il faut qu'il y ait un processus concurrentiel comme pour les approvisionnements gouvernementaux. Les économies se font plutôt du point de vue des exigences qui peuvent être moindres.

Si vous cherchez un hélicoptère d'une telle taille parce qu'il doit se rendre en Afghanistan, dans le Grand Nord, les Grands Lacs, ou sur la côte Est ou Ouest, il y a un coût associé à toutes les exigences additionnelles que cela entraîne. En vous limitant à l'appareil dont vous avez besoin pour accomplir une tâche spécifique, vous réduisez grandement les coûts, le cycle d'approvisionnement et le délai de livraison.

**La sénatrice Raine :** Comme votre flotte compte de 100 à 200 appareils, elle vous offre une certaine flexibilité.

**M. Fry :** Tout à fait.

**La sénatrice Raine :** En sachant que vous aurez besoin d'un certain nombre d'hélicoptères pour accomplir cette tâche bien précise, vous allez simplement chercher les appareils conçus à cette fin.

**M. Allard :** Cela vient d'accords-cadres que nous avons avec des fournisseurs et des fabricants. Vous avez un modèle de base et établissez le nombre d'aéronefs. C'est vraiment axé sur le volume. Une fois que vous avez vos spécifications, vous pouvez les adapter à un contrat particulier, que ce soit pour l'exploitation pétrolière et gazière ou pour la recherche et le sauvetage. La réponse est ainsi un peu plus rapide, en gros.

**M. Fry :** Pour répondre à votre question, nous pouvons ici même vous promettre n'importe quoi. Permettez-moi de vous donner un exemple qui sera probablement utile. Je vais encore une fois parler de la Garde côtière irlandaise.

Ils avaient des appareils S-61 vieillissants et voulaient de la nouvelle technologie en raison de la nature des tâches de recherche et de sauvetage qu'ils exécutaient. Compte tenu de notre modèle de service, ils nous ont dit, à nous, leur fournisseur : « Nous voulons de la nouvelle technologie. » C'est à nous qu'il incombait de proposer des solutions. En deux ans, ils étaient passés des S-61 aux S-92, des aéronefs complètement différents; un programme de gestion du changement avait été mis en œuvre; et le personnel avait reçu une nouvelle formation. Tout avait été fait.

Sur le plan de l'agilité, cela représente une tâche très complexe pour un gouvernement. Nous n'avons pas les contraintes que représentent certains des très longs processus gouvernementaux,

change technology on behalf of a customer in a very efficient manner. That is not to say that it is the panacea and every other system is wrong. It is just that we have that flexibility, which suits a lot of requirements in day-to-day usage.

**Senator Raine:** In using that approach, then, we are looking at gaps in our ability right now. You are not talking about the whole fleet. You are talking about this particular gap and the same procedures would be in place?

**Mr. Fry:** That is completely correct.

**Mr. McLuskie:** We already have agreed criteria for what the equipment would look like on the airplane. We are not going out and shopping. We already know what we want. We have already warned off the manufacturers that we want an airplane with this level of equipment and these lead times. It means everything is a lot slicker than it would be otherwise.

**Mr. Fry:** It is worth adding that we have a good oversight of these suppliers and equipment. Putting any element of SAR provision to a commercial solution or an alternative service to the remodel involves huge elements of trust between the government and the provider because at the end of the day you are trusting that provider with the safety of your citizens.

That is not something we take lightly. It is certainly something we put a lot of effort and thought into because on a dark and stormy night is exactly the time when things will fail and will go wrong. You have to have fail-safe equipment. You have to have the rigidity in your operating procedures and your equipment to deal with that because the worst time for that situation to happen is exactly the time it will.

**Senator Sinclair:** All of this is very interesting, gentlemen. I was curious about your comment earlier that you were not recommending one way or the other, although I found very helpful Mr. Fry's comment that it is not a private versus public issue but a combination of both.

I understand from the staff that you requested to make a presentation to us. My assumption is you have a message of some kind you want to leave with us, so tell me what that is.

**Mr. Parsons:** Let me try to address that one. I would make two key messages. First, as you consider the best solution for search and rescue in the marine environments in and around Canada, consider that there are established commercial models that are flexible enough to tailor to whatever the requirements are that you determine. We have illustrated a couple of extremes where the national government effectively privatizes, buys a commercial solution lock, stock and barrel, and at the other end where they define interim levels of cover sometimes badged with the logo and colours of the contractor, sometimes badged as the agency of the government that they are supporting. There is

dans un tel système. Nous avons la flexibilité de modifier très efficacement la technologie pour un client. Je ne dis pas que c'est une panacée et que tout autre système est mauvais. Je dis simplement que nous avons de la souplesse, ce qui convient à bien des exigences d'un usage au quotidien.

**La sénatrice Raine :** Avec cette approche, nous examinons les lacunes dans notre capacité, en ce moment. Vous ne parlez pas de la flotte entière. Vous parlez d'une lacune particulière. Ce serait le même processus?

**M. Fry :** Tout à fait.

**M. McLuskie :** Nous avons déjà des critères sur lesquels nous nous sommes entendus, concernant l'équipement qu'il y aurait dans l'aéronef. Nous ne sortons pas magasiner. Nous savons déjà ce que nous voulons. Nous avons déjà averti les fabricants que nous voulons un avion muni du niveau d'équipement donné, en fonction de délais de livraison donnés. Cela signifie que tout est nettement mieux mené qu'autrement.

**M. Fry :** Il y a lieu d'ajouter que nous exerçons une bonne surveillance de ces fournisseurs et de l'équipement. Pour l'inclusion d'un élément servant à la recherche et au sauvetage dans une solution commerciale ou l'ajout d'un service de rechange dans le cadre d'un remaniement, il faut un lien de confiance très solide entre le gouvernement et le fournisseur, car au bout du compte, vous confiez à ce fournisseur la responsabilité d'assurer la sécurité de vos citoyens.

Nous ne prenons pas cela à la légère. Nous consacrons à cela énormément d'effort et de réflexion, car c'est par une nuit sombre et orageuse qu'il y aura des problèmes et que quelque chose ira mal. Il faut que l'équipement soit infaillible. La rigidité doit caractériser les procédures d'opération et l'équipement requis à cette fin, car c'est au pire moment possible que le problème surgira.

**Le sénateur Sinclair :** Tout cela est très intéressant, messieurs. Je suis curieux au sujet du commentaire que vous avez fait précédemment, selon lequel vous ne recommandez aucune des options, mais j'ai trouvé très utile le commentaire de M. Fry, quand il a dit que ce n'est pas une question d'ordre public ou privé, mais simplement une combinaison des deux.

J'ai su par le personnel que vous avez demandé de nous présenter un exposé. Je présume que vous avez un message à nous passer, alors veuillez me dire de quoi il s'agit.

**M. Parsons :** Permettez-moi de répondre. J'aurais deux messages clés. Premièrement, en cherchant la meilleure solution pour la recherche et le sauvetage dans les environnements marins à l'intérieur et autour du Canada, dites-vous qu'il existe des modèles commerciaux suffisamment flexibles pour être adaptés à toutes vos exigences. Nous avons donné quelques exemples extrêmes : l'exemple du gouvernement national qui décide effectivement de privatiser les activités et d'acheter une solution commerciale telle quelle, et celui à l'autre extrême du gouvernement qui définit des échelons intermédiaires de protection portant dans certains cas le logo et les couleurs de l'entrepreneur et dans

tremendous flexibility within that model. That might not be obvious for people outside the business, so I would suggest that is one key observation.

Another is that there is a contracted solution of relevance to the solution that you discuss and determine demanding a systemic level of transparency so that the contractor can demonstrate the details of the way the service is being provided. You can establish, for example, compliance with national regulations. You can track costs on a realistic basis and compare them to the expected costs of the model. That is a critical element of any successful solution.

We have developed a solution called IAMSAR that is now being used globally by all our competitors to provide that sort of transparency to our national governmental customers.

Those are the two key takeaway items we would like to communicate today.

**Senator Sinclair:** I don't want to put anything in your mouths but I gather from the work the committee has done so far and perhaps from your comments I gather you see Canada's operation as being primarily a public operation, a publicly owned service provider.

**Mr. Allard:** That is correct.

**Mr. Parsons:** Yes.

**Mr. Allard:** It is not unlike what used to be in the U.K. or Australia. These countries went through the same process.

**Senator Sinclair:** All of which have moved more toward a commercial model.

**Mr. Allard:** A commercial model, with Norway being most recent, and going to an interim solution.

**Mr. Fry:** Perhaps I could add two comments there. I have known other jurisdictions that have gone from government provision to commercial provision. I am not aware of any that have gone back to government provision afterward. I don't know how helpful that is.

**Senator Sinclair:** More than you think, perhaps.

**Mr. Fry:** The second point is that this is an information thing. When you come to decisions like this and with the ongoing policy reviews in Canada at the moment, it is a bit of a once in a generation decision point. We would just like to inform because it is a big decision.

Most of the countries that have gone for commercial SAR are G20 nations. There has been that move. There has been some fear of the unknown among the countries that have gone that way on what that will involve.

d'autres, la marque de l'agence gouvernementale qui reçoit le soutien. Ce modèle offre beaucoup de souplesse. Ce n'est pas nécessairement évident pour les gens qui ne sont pas du domaine, mais c'est une observation importante.

L'autre chose, c'est qu'il y a une solution contractuelle pertinente à la solution dont vous discutez, et il faut pour cela un degré systémique de transparence, de sorte que l'entrepreneur puisse démontrer en détail la façon dont le service est fourni. Vous pouvez établir, par exemple, la conformité à la réglementation nationale. Vous pouvez faire le suivi des coûts réalistes et les comparer aux coûts prévus du modèle. C'est un élément essentiel de toute solution efficace.

Nous avons créé une solution appelée IAMSAR, maintenant utilisée à l'échelle mondiale par tous nos concurrents, pour garantir ce genre de transparence aux gouvernements nationaux qui font partie de nos clients.

Ce sont deux aspects essentiels que nous voulons vous communiquer aujourd'hui.

**Le sénateur Sinclair :** Je ne veux pas vous faire dire des choses que vous ne dites pas, mais je comprends, d'après le travail accompli par le comité à ce jour et, peut-être, d'après vos commentaires, que vous voyez ce que le Canada fait comme étant principalement une opération publique — un fournisseur de service public.

**M. Allard :** En effet.

**M. Parsons :** Oui.

**M. Allard :** Ce n'est pas différent de ce qu'il y avait au Royaume-Uni ou en Australie. Ces pays sont passés par le même processus.

**Le sénateur Sinclair :** Et tous sont passés à un modèle commercial.

**M. Allard :** Un modèle commercial — La Norvège étant le dernier pays à l'avoir fait —, et ils s'en vont vers une solution intérimaire.

**M. Fry :** Je pourrais ajouter deux choses. J'ai connu d'autres administrations qui sont passées d'un service gouvernemental à un service commercial. Je n'en connais pas qui sont revenues à un service gouvernemental par la suite. Je ne sais pas si cela vous aide.

**Le sénateur Sinclair :** Peut-être plus que vous le croyez.

**M. Fry :** Le deuxième point, c'est qu'il s'agit d'information. Quand vous en venez à prendre ce genre de décisions, compte tenu des examens de politiques en cours au Canada, c'est un peu une décision qu'on prend une fois par génération. Nous souhaitons fournir de l'information, car c'est une décision importante.

La plupart des pays qui sont passés à des services de recherche et de sauvetage commerciaux sont des pays du G20. Cela a eu lieu. Certains de ces pays craignent l'inconnu que cela comporte.

I have been on both sides of the fence. I have worked for the government for a number of years. There is a long-held suspicion of commercial companies, which is quite right, and there is the worry of public perception that you are taking something that is a fundamental service to a citizen of a country and giving it to a supplier. Both of those have operated where the service has been put into place.

In Ireland there is no deliberate aim of hiding the fact that it's a commercial provider. They just choose to have the livery and the uniform. I don't think most people in Ireland actually realize that there is a commercial provider providing search and rescue.

**Mr. Parsons:** I want to expand on the thought about the Irish Coast Guard because it is more than just the aircraft are painted in Irish Coast Guard colours rather than the contractor's colours, or that the rear crew wear the coveralls of the Irish Coast Guard and uniforms and so on. The choice the Irish Coast Guard has made represents a very important choice where now the contractor's personnel, be it the pilots, the rear crew or whatever, are flying the mission representing the Irish Coast Guard. We're not flying as CHC. We're flying representing the Irish Coast Guard. There are a host of standards and expectations, contractual and otherwise, behind it that require the crew to behave and operate not just to the CHC standard but to the Irish Coast Guard standard because we fly with the Irish Coast Guard badge literally on our chest. That's a very subtle but important change in the way we provide the service.

Other governments have devalued that particular choice but in the case of the Irish Coast Guard that was important. My impression from the discussions we have had up to know with agencies in Canada indicates that might have some resonance in Canada.

**Senator Sinclair:** In developing that line of thinking have you considered the amount of time that it takes governments to go through the tendering process for contracts like the kind you are talking about?

**Mr. Fry:** Yes.

**Mr. Allard:** We have.

**Mr. Fry:** During the course of this process we've had several meetings with the varied procurement agencies in Ottawa. In the education process we've actually had the release authorized of the requirements documents that the U.K. and Irish Coast Guard used to evaluate the model. We've provided those to various federal procurement departments here.

At the end of the day the bottom line is that we are a commercial company. I would encourage all of you on the committee to validate what we are telling you here. Speak to our

J'ai connu les deux côtés de la situation. J'ai travaillé plusieurs années pour le gouvernement. Des soupçons pèsent depuis longtemps sur les entreprises commerciales — ce qui est juste —, et on s'inquiète de la perception du public qui voit un service fondamental au citoyen d'un pays passer entre les mains d'un fournisseur. Ces deux facteurs étaient présents quand le service a été mis en place.

En Irlande, on ne cherche pas délibérément à cacher le fait qu'il s'agit d'un fournisseur commercial. Ils ont juste choisi d'avoir les couleurs et l'uniforme. D'après moi, la plupart des gens en Irlande ne réalisent pas que les activités de recherche et de sauvetage ont été confiées à un fournisseur commercial.

**M. Parsons :** J'aimerais en dire davantage sur la Garde côtière irlandaise, car il y a plus que les avions peints aux couleurs de la Garde côtière irlandaise plutôt qu'aux couleurs de l'entrepreneur, ou que l'équipage porte des combinaisons ou des uniformes aux couleurs de la Garde côtière irlandaise, et ainsi de suite. Le choix de la Garde côtière irlandaise est très important, en ce sens que maintenant, les membres du personnel de l'entrepreneur — qu'il s'agisse des pilotes, de l'équipage ou de qui que ce soit d'autre — exécutent leur mission en tant que représentants de la Garde côtière irlandaise. Nous ne représentons pas CHC. Nous représentons la Garde côtière irlandaise. Il y a tout un éventail de normes et d'attentes, contractuelles et autres, qui exigent que le comportement et le travail des membres de l'équipage soient conformes non seulement aux normes de CHC, mais à celles de la Garde côtière irlandaise, car nous portons l'insigne de la Garde côtière irlandaise sur notre poitrine. C'est un changement très subtil, mais très important dans notre façon de fournir le service.

D'autres gouvernements ont dévalué ce choix particulier, mais c'était important pour la Garde côtière irlandaise. D'après les discussions que nous avons eues à ce jour avec les agences canadiennes, j'ai l'impression que cela compterait dans une certaine mesure au Canada.

**Le sénateur Sinclair :** Au moment où vous travaillez à cette option, avez-vous pensé au temps qu'il faut aux gouvernements pour le processus d'appel de propositions nécessaire au genre de contrat dont vous parlez?

**M. Fry :** Oui.

**M. Allard :** Nous l'avons fait.

**M. Fry :** Pendant ce processus, nous avons eu plusieurs réunions avec les diverses agences d'approvisionnement à Ottawa. À des fins d'information, nous avons en fait obtenu l'autorisation de divulguer les documents que le Royaume-Uni et la Garde côtière irlandaise ont utilisés pour évaluer le modèle. Nous avons fourni cela à divers services d'approvisionnement fédéraux ici.

Au bout du compte, l'essentiel, c'est que nous sommes une entreprise commerciale. J'encouragerais le comité à valider ce que nous vous disons ici. Parlez à nos clients, parlez à la Garde côtière

customers, speak to the Irish Coast Guard, speak to the U.K. Coast Guard or the Ministry of Justice to get that independent, bipartisan view of what that model involves.

**Mr. Parsons:** If that's an opportunity the committee chooses to pursue it could have a lot of value. Our role in that would simply be to make connections and then for you and your national counterparts in Ireland or Norway or wherever to pursue a conversation as you like. We have reached out to our customers in Ireland and in Norway particularly with our presupposition that those models are relevant to you and both agencies indicated they would be happy to receive representation from Canada to have that discussion.

**Senator Sinclair:** The researchers for the committee informed us that in May of 2016 your parent company filed for bankruptcy proceedings in Texas.

**Mr. Parsons:** That's right.

**Senator Sinclair:** Maybe you could comment about what implications that has for your operations.

**Mr. Parsons:** The short answer is none at all.

**Senator Sinclair:** Isn't that the beauty of bankruptcy proceedings?

**Mr. Parsons:** It is incredible. This is not my core expertise. Nonetheless I have become more of an expert in this than ever.

CHC Canada was not a filing entity within that exercise. To answer your question for the global organization we will exit the restructuring process somewhere in the next two to three weeks. The process is all but concluded formally and hasn't had any impact whatsoever on our operations globally. We continue to operate the same aircraft the same way in the same place as we did when we entered the restructuring process in May of last year.

**Senator Sinclair:** Any information necessary for us to find out more about that is publicly available, is it?

**Mr. Parsons:** Absolutely, and as we exit the process more information will become publicly available as we go.

For the information of the rest of committee our principal customer base is oil and gas operators. We transport their crews to and from the rigs and platforms around the world. You might know that the oil and gas industry is under some stress right now. We as part of that supply chain are experiencing our fair share of that stress which led to the chapter 11 restructuring problems.

**Senator Sinclair:** Things are changing; we will see.

irlandaise, à la garde côtière du Royaume-Uni ou à son ministère de la Justice pour obtenir des points de vue indépendants et bipartisans sur ce modèle.

**M. Parsons :** Si le comité choisit de saisir cette occasion, ce pourrait être très utile. Notre rôle serait de simplement établir des liens de sorte que vous puissiez discuter à votre guise avec vos homologues d'Irlande, de Norvège ou d'ailleurs. Nous nous sommes adressés à nos clients d'Irlande et de Norvège en particulier, sachant que ces modèles pourraient vous convenir, et les gens des deux agences ont indiqué qu'ils seraient ravis de discuter de cela avec des représentants du Canada.

**Le sénateur Sinclair :** Les chercheurs du comité nous ont appris qu'en mai 2016, votre société mère a déclaré faillite au Texas.

**M. Parsons :** C'est vrai.

**Le sénateur Sinclair :** Vous pourriez nous faire part des incidences de cela sur vos activités commerciales.

**M. Parsons :** Brièvement, absolument aucune.

**Le sénateur Sinclair :** N'est-ce pas la beauté des procédures de faillite?

**M. Parsons :** C'est incroyable. Cela ne fait pas partie de mon expertise fondamentale. Cependant, je deviens plus que jamais un expert de cela.

CHC Canada ne faisait pas partie de cette procédure. Pour répondre à votre question relative à l'organisation générale, nous allons quitter le processus de restructuration au cours des deux ou trois prochaines semaines. Le processus est presque officiellement terminé et n'a eu aucune incidence sur nos activités à l'échelle mondiale. Nous continuons d'utiliser le même aéronef de la même façon et aux mêmes endroits qu'avant, quand le processus de restructuration s'est amorcé en mai de l'année passée.

**Le sénateur Sinclair :** Toute l'information qui nous permettrait d'en savoir plus à ce sujet est publique, n'est-ce pas?

**M. Parsons :** Absolument, et d'autres renseignements seront rendus publics au fil du processus.

À titre d'information pour le reste du comité, notre principale clientèle est formée d'exploitants pétroliers et gaziers. Nous assurons le transport aller-retour de leurs équipes qui travaillent sur les plateformes de forage, partout dans le monde. Vous savez que l'industrie pétrolière et gazière subit des pressions en ce moment. En tant qu'élément de cette chaîne d'approvisionnement, nous subissons notre part de ces pressions, ce qui a mené aux problèmes de restructuration en vertu du régime de protection du chapitre 11.

**Le sénateur Sinclair :** Les choses changent; nous verrons.

[Translation]

**Senator Forest:** Madam Chair, I want to thank Senator Sinclair for asking the three questions I wanted to ask, particularly about last May's filing. Thank you for being here, and for answering our questions with such transparency.

[English]

**Senator Gold:** I want to go to the basic question of what the needs are for Canadian search and rescue. It is a two-part question. What is your understanding of our needs and gaps, whether they be structural like we just don't have enough resources in the right places given the demand or punctual, as we say in French, like we need an additional icebreaker.

What is your understanding of the needs? I know this is information but you have been doing it for some decades now. What would your offer be to the Canadian system? How would you fill the gap or otherwise enhance our search and rescue capacity, if you could write the script?

**Mr. Fry:** We have done lots of analysis of the Canadian search and rescue over the last few years, probably going back even longer than that. I see the need in Canada in three areas.

The first area is the Cormorant aircraft are approaching a mid-life upgrade in the next few years which, I am guessing now, would involve a rolling program of those aircraft coming off frontline service and going into in-depth maintenance for a substantial time. This leaves a potential gap in frontline coverage on either the East or West Coast of Canada which could be fulfilled through commercial provision on a gap basis as we do through the Norwegian ministry of justice.

The second area of need I see in Canada is around the Great Lakes and a longer term provision for the Griffon aircraft. I have the 412 background myself from the U.K. military so I am a big fan of the aircraft, but it is a battlefield aircraft that has been put into a role without some of the required key facets. If you look longer term certainly there would be some requirement to either replace that or upgrade that capability at some point.

The third area of need is hardest to find at the moment and that would be the Far North of Canada with the increasing cruise ship activity in that part of the world and the need to have a visible presence on sovereign areas.

You might ask how that fits with search and rescue. I am not sure. As more activity goes on up there, the net of search and rescue will have to be cast further. Whether commercial provision is the right tool for that task I leave with you. The DND's box of toys will not magically get bigger and bigger. At some point there will need to be a husbanding of resources around that task. To

[Français]

**Le sénateur Forest :** Madame la présidente, je voudrais remercier le sénateur Sinclair qui a posé les trois questions que je voulais poser, particulièrement au sujet du dépôt de mai dernier. Donc, merci d'être présent et de répondre en toute transparence à nos questions.

[Traduction]

**Le sénateur Gold :** Je veux que nous parlions de l'aspect fondamental des besoins relatifs à la recherche et au sauvetage au Canada. Ma question comporte deux parties. Quelle est votre compréhension de nos besoins et de nos lacunes, sur le plan de la structure — par exemple, nous n'avons pas suffisamment de ressources aux bons endroits, compte tenu de la demande ou des besoins ponctuels, comme s'il nous faut un brise-glace supplémentaire?

Quelle est votre compréhension des besoins? Je sais que c'est de l'information, mais vous le faites depuis des décennies. Quelle serait votre offre au système canadien? Que feriez-vous pour combler le fossé ou pour améliorer notre capacité de recherche et de sauvetage, si vous pouviez écrire le scénario?

**M. Fry :** Nous examinons beaucoup, depuis quelques années, les activités de recherche et de sauvetage du Canada. Je vois des besoins au Canada dans trois domaines.

Premièrement, le Cormorant arrivera d'ici quelques années à sa mise à niveau à mi-vie, ce qui exigera, je pense bien, un programme continu visant à retirer ces aéronefs des services de première ligne pour un entretien approfondi qui prendra beaucoup de temps. Il risque de manquer d'aéronefs pour les services de première ligne sur la côte Est ou la côte Ouest du Canada. Une prestation commerciale provisoire représenterait une solution, comme nous le faisons avec le ministère de la Justice de la Norvège.

Deuxièmement, je vois au Canada des besoins autour des Grands Lacs et une solution à plus long terme au Griffon. J'ai en main l'historique de l'appareil 412 de l'armée du Royaume-Uni, alors je suis vraiment un fan, mais c'est un hélicoptère destiné au champ de bataille qu'on utilise dans un rôle sans qu'il possède certains des aspects essentiels. À plus long terme, il faudra soit le remplacer ou améliorer cette capacité.

Troisièmement, c'est l'aspect le plus difficile à trouver en ce moment, et c'est le Grand Nord du Canada, avec le passage plus fréquent de navires de croisière et la nécessité d'y être visible sur le plan de la souveraineté.

Vous ne voyez peut-être pas le lien avec la recherche et le sauvetage. Je ne suis pas sûr. Avec l'accroissement de l'activité là-bas, les activités de recherche et de sauvetage devront être étendues. Je vous laisse déterminer si une prestation commerciale convient à cela. Le coffre à jouets du MDN ne va pas grossir par magie. Un de ces jours, il faudra gérer les ressources en fonction



expand presence into the Far North with the current resources and assets available to DND will involve some harsh decisions on where resource is allocated.

The last point on the Far North is less defined because I think that process and thinking is still in progress, but it feeds into the other two in that there are some potential capability gaps where a commercial provision could empower DND or any other federal department to achieve that task.

**Senator Gold:** We service the Far North from bases in Halifax and Trenton. Do you envisage a more permanent installation in the north, or is it simply using the newer technologies and aircraft to more efficiently service the North? How would that connect with the visible presence and sovereignties?

**Mr. Parsons:** That is a great question. Mick outlined three aspects where we would position our search and rescue needs potentially in the future. Let me start with the first and perhaps most pressing and tangible, namely, the maintenance requirements on the Cormorants fleet that currently service the East and West Coasts. There is a pending major maintenance event that will cause several of those aircraft to be out of service for a period of time. One scenario might be to set aside one operating base for a commercially provided supplement service that would fill that gap while those aircraft are out for service. Then the Cormorant maintenance program could roll around those commercially provided assets.

Regarding the upgrade to the 412 Griffon fleet in the Great Lakes and considering the potential need perhaps for projection to the Far North, perhaps there is a case to be made or discussion to be had around not a gap provision service but in a future state a longer term provision of service. If you could imagine partnering with commercial organizations to supplement the service on the Great Lakes or on the East and West Coasts, that might free up resources currently within DND and/or DFO and the Coast Guard to deploy those resources into the Far North. You end up with a situation where you have flexibility now to choose. Rather than being asset poor by leveraging the commercial operator, you become more asset rich and with the ability on the flexibility to deploy those assets in a different part of the nation.

**Senator Munson:** I am sorry for being late. I was looking on Google what CHC stood for. It took me a while. It is Canadian Holding Company. It is not as sexy as CHC in terms of marketing, I guess. There is no question that we will have to go to Ireland as a committee to check things out on our own and/or to Norway.

To follow up on Senator Gold's question, you talked about filling these gaps on the Great Lakes and the East and West Coasts. Can you fill these gaps at a decreased cost from what it

de cette tâche. Accroître la présence dans le Grand Nord avec les ressources et les actifs dont le MDN dispose en ce moment exigera la prise de décisions difficiles sur l'affectation des ressources.

Le dernier élément concernant le Grand Nord est moins défini, car je pense que le processus et la réflexion sont toujours en cours, mais il est lié aux deux autres éléments en ce qu'il y a possibilité de lacunes dans la capacité, et une prestation commerciale permettrait au MDN ou à n'importe quel autre ministère fédéral d'accomplir cette tâche.

**Le sénateur Gold :** Nous couvrons le Grand Nord à partir des bases de Halifax et de Trenton. Envisagez-vous une installation plus permanente dans le Nord, ou s'agirait-il simplement d'utiliser les technologies et aéronefs les plus avancés pour desservir plus efficacement le Nord? Comment le lien se ferait-il avec la présence plus visible et la souveraineté?

**M. Parsons :** C'est une excellente question. Mick a énoncé trois aspects des besoins futurs relatifs à la recherche et au sauvetage. Je vais commencer par celui qui est le plus pressant et concret peut-être, c'est-à-dire l'entretien qu'il faudra faire sur les hélicoptères Cormorant qui desservent en ce moment les côtes Est et Ouest. En raison de l'entretien majeur à venir, bon nombre de ces hélicoptères seront hors service pendant un certain temps. Une option pourrait être de réserver une base d'opérations pour le service commercial supplémentaire qui comblerait le manque, pendant que les hélicoptères sont à l'entretien. Le programme d'entretien des Cormorant pourrait alors se dérouler comme il se doit grâce aux ressources commerciales.

Au sujet du renouvellement de la flotte de 412 Griffon dans la région des Grands Lacs et compte tenu de la nécessité probable d'assurer des services jusque dans le Grand Nord, il y aurait peut-être lieu de discuter non pas de services de renfort mais d'un cadre futur pour assurer la prestation des services à long terme. Si l'on pouvait imaginer un partenariat avec des organisations commerciales pour bonifier les services dans les Grands Lacs ou encore sur les côtes Est et Ouest, cela pourrait libérer des ressources du MDN, du MPO et de la Garde côtière, qui pourraient alors les déployer dans le Grand Nord. Vous avez actuellement la liberté de choisir. Plutôt que de vous contenter de maigres ressources et de faire appel au secteur privé en renfort, vous pourriez bénéficier de ressources accrues et de la marge de manœuvre nécessaire pour les déployer dans différentes régions du pays.

**Le sénateur Munson :** Je m'excuse de mon retard. Je cherchais dans Google la signification de CHC. Il m'a fallu un certain temps pour la trouver. C'est l'acronyme pour Canadian Holding Company. Ce n'est pas aussi vendeur que CHC, je suppose. Il ne fait aucun doute que le comité devra se rendre en Irlande ou en Norvège pour aller vérifier certaines choses de lui-même.

Pour revenir à la question du sénateur Gold, vous avez parlé de la nécessité de renforts dans les Grands Lacs, sur la côte Est et sur la côte Ouest. Pourriez-vous nous offrir ces services à un coût

costs the Canadian taxpayer with the assets in place? I don't know if you can but maybe you can do a cost analysis on that. Can you do it with better efficiency than what is being done now?

**Mr. Parsons:** Certainly our experience with other national governments indicates the short answer to your question is yes. We explored a couple of different avenues around that theme. One tangible example is the efficiency of scale when you are maintaining a global fleet of 100 or 200 aircraft and the purchasing power with the manufacturers of those aircraft. That is an important capital expenditure consideration to make.

You can extend that to the operating expenses of the aircraft. If you have a supply chain of parts that is supplying a global fleet of 100 to 200 aircraft, you have some more efficiencies of scale to deploy those parts rather than have more inventory than you need if you only have a fleet of 15 aircraft in this case.

In terms of better efficiency, as an example from our Irish SAR experience, leveraging that purchasing power to upgrade the fleet from Sikorsky 61-based service to a Sikorsky 92-based service was a significant leap forward in terms of capability. We were able to service the coast and handle almost three times as many search and rescue calls per year with no more assets.

In the case of the U.K. we were able to do the same with 20 per cent fewer bases and about half the aircraft, 44 down to 22 aircraft providing an expanded level of coverage. I am not sure if I am answering your question on efficiency, but certainly we can provide as much or more capability with less investment, less assets and less workforce requirements.

**Mr. Allard:** One of the key issues we are providing beyond accountability is a measurement of those KPIs, those key points you want to measure on a daily basis. This is what IAMSAR provides. You can go online to see the rescue of last night, the efficiency, the time it took to take off, and how many hours or minutes. It is all available online to our customers.

We are efficient and we can reduce costs. The reason a lot of governments never went back was because the service delivery was good enough for them to say that was the solution.

There is a great opportunity to have an experiment, if you will. Due to the maintenance event on the Cormorant fleet you will have a gap while these aircraft are on the ground getting serviced for a fairly long period. We saw an opportunity that there was a gap which is probably the first opportunity to see what this kind of operation can do.

inférieur à ce qu'il en coûte aux contribuables canadiens avec les ressources actuelles? Je ne sais pas si c'est possible, mais vous pouvez peut-être nous présenter une analyse des coûts. Pourriez-vous nous offrir des services plus économiques que nos services actuels?

**M. Parsons :** De toute évidence, notre expérience avec d'autres gouvernements nationaux laisse supposer que oui. Nous avons étudié différentes options en ce sens. L'un des exemples tangibles en serait les économies d'échelle associées au maintien d'une flotte totale de 100 à 200 aéronefs et le pouvoir d'achat que cela confère auprès des fabricants de ces aéronefs. C'est une importante dépense en capital à prendre en considération.

Le même raisonnement s'applique aux frais d'exploitation des aéronefs. Quand on a toute une chaîne d'approvisionnement de pièces pour une flotte totale de 100 à 200 aéronefs, on peut réaliser des économies d'échelle, puisqu'on utilise davantage ces pièces plutôt que de les conserver en trop grand nombre pour une flotte d'une quinzaine d'aéronefs seulement, comme dans ce cas-ci.

L'un des exemples de gain en efficacité que nous tirons de notre expérience de recherche et de sauvetage en Irlande c'est que notre pouvoir d'achat nous a permis de remplacer une flotte de Sikorsky 61 par une flotte de Sikorsky 92, ce qui a beaucoup augmenté nos capacités. Nous réussissons ainsi à assurer des services sur la côte et à répondre à presque trois fois plus d'appels de recherche et de sauvetage avec le même nombre d'aéronefs.

Au Royaume-Uni, nous avons réussi à faire de même en réduisant le nombre de bases de 20 p. 100 et le nombre d'aéronefs de la moitié environ, de manière à offrir une couverture accrue grâce à 22 aéronefs plutôt que 44. Je ne sais pas si cela répond bien à votre question sur le potentiel d'économies, mais je peux vous assurer que nous pouvons offrir autant et même plus de services à moindre coût, avec un moins grand nombre d'aéronefs et moins d'effectifs.

**M. Allard :** L'un des grands enjeux, outre la responsabilité, c'est les indicateurs clés de performance, soit les grands éléments qu'on souhaite mesurer chaque jour. C'est ce que permet la doctrine de l'IAMSAR. On peut consulter en ligne le bilan de sauvetage de la veille, en mesurer l'efficacité, vérifier le temps qu'il a fallu avant que l'hélicoptère décolle, la durée de l'opération en heures ou en minutes. Toutes ces données sont accessibles en ligne pour nos consommateurs.

Nous sommes efficaces et nous pouvons faire diminuer les coûts. La raison pour laquelle beaucoup de gouvernements ne sont jamais revenus en arrière, c'est que la prestation de services était assez bonne pour qu'ils y voient la solution.

C'est une occasion en or d'expérimenter quelque chose de nouveau, si l'on veut. En raison de l'entretien nécessaire de la flotte de Cormorant, il y aura un manque de ressources pendant une assez longue période, le temps que ces hélicoptères soient réparés au sol. Nous voyons là l'occasion de faire un premier essai, pour voir ce que ce genre de service peut apporter.

From that point on you have the Great Lakes and the Far North, which could be a redeployment of existing assets of the government, if you have enough aircraft in those gaps.

**Senator Munson:** When you are filling in those gaps how does the government know how much it is paying? How do you work out a contract with the government to fill in those gaps so there is a budget there and you are working within that parameter?

**Mr. Allard:** Absolutely. It is a tender process.

**Senator Munson:** Has this been done at all in this country, in Canada? Search and rescue has been done, but I mean filling in these gaps in the private sector. Has there been a budget set out for that kind of thing?

**Mr. McLuskie:** Not in Canada but other jurisdictions have. The contracts in other countries have gone into the contract with a specific budget, a budget and expectation. Against that expectation there is a capability that has been very clearly articulated and shown from their research and from their past record.

**Mr. Parsons:** If I could briefly add, as a commercial provider our role here is to be transparent and demonstrate what the costs are on a real-time basis, a monthly basis or whatever the appropriate period is. That sort of question is actually better asked of peer agencies and departments in other national governments that have done the exercise and are on the other side of this equation. They have the experience: the Irish, the Norwegians, the Australians and the U.K. government. They have all experienced this transition. I am sure they would have run into the same challenge to demonstrate cost effectiveness to their constituents.

**Senator Munson:** I was just curious because of the amount of money. They are all professional pilots, both in the private and public sector. They are all well trained, but I would think they are better paid in the private sector. There would be an attraction to working in the private sector for a company like yours, even though there is an attraction to working for the government to have a steady stream of work and to be reasonably well paid. We have noticed in the past that those who leave the public sector to go to the private sector actually do well monetarily.

**Mr. McLuskie:** It is true to say that in the military model the tour length is usually between two and three years. They change people over much more rapidly than they do in the commercial world. We have search and rescue flights pilots who have been on the same base for 17 years. They haven't moved. They've remained in that location throughout. In a similar military environment the crews would change over every two or three years and you have to retrain the elements that are going in and out all the time. Purely on those grounds alone you have less turn over and less disruption to your service.

À partir de là, vous pourriez assurer les services dans les Grands Lacs et le Grand Nord grâce à un redéploiement des aéronefs que possède déjà le gouvernement, si vous en avez suffisamment pour combler les besoins.

**Le sénateur Munson :** Quand vous intervenez en renfort, comment le gouvernement peut-il savoir combien il lui en coûtera? Comment établissez-vous le contrat avec le gouvernement, afin d'intervenir en renfort au besoin, pour qu'il y ait un budget et que vous travailliez dans le respect des paramètres établis?

**M. Allard :** Il y a un processus d'appel d'offres.

**Le sénateur Munson :** Est-ce que cela s'est déjà fait au Canada? Il y a des activités de recherche et de sauvetage, mais je veux dire que le secteur privé intervienne en renfort. Y a-t-il un budget pour ce genre de chose?

**M. McLuskie :** Pas au Canada, mais ailleurs, oui. Les contrats conclus dans d'autres pays prévoient un budget précis et des attentes. Des ressources sont donc ciblées très clairement en fonction des attentes, du bilan des années précédentes et des recherches effectuées.

**M. Parsons :** Si je peux ajouter brièvement une chose, en tant que fournisseur commercial, nous avons le devoir d'agir en toute transparence et d'afficher nos coûts en temps réel, chaque mois ou selon la période jugée appropriée. Vous feriez mieux de poser cette question à des ministères et organismes comparables à d'autres pays qui ont fait l'exercice et qui sont de l'autre côté de l'équation. Ils en ont l'expérience : les Irlandais, les Norvégiens, les Australiens et les Britanniques. Ils ont tous déjà vécu cette transition. Je suis certain qu'ils se sont heurtés aux mêmes défis pour prouver la rentabilité de cette solution à leurs électeurs.

**Le sénateur Munson :** Je suis curieux, parce que les montants m'étonnent. Ce sont tous des pilotes professionnels, tant dans le secteur privé que dans le secteur public. Ils sont tous bien formés, mais je serais porté à croire qu'ils sont mieux payés dans le secteur privé. Il y aurait donc un attrait à travailler dans le secteur privé pour une entreprise comme la vôtre, même s'il est aussi avantageux de travailler pour le gouvernement, pour avoir un volume de travail stable et recevoir une rémunération raisonnable. Nous avons remarqué par le passé que ceux qui quittent le secteur public pour le secteur privé s'en portent plutôt bien financièrement.

**M. McLuskie :** Il faut dire que selon le modèle militaire, la période de service est d'environ deux à trois ans. Le taux de roulement y est beaucoup plus rapide que dans le monde commercial. Nous avons des pilotes d'appareils de recherche et de sauvetage qui travaillent de la même base depuis 17 ans. Ils n'ont pas bougé. Ils sont restés à la même base toutes ces années. Dans un environnement militaire comparable, les équipages changent tous les deux ou trois ans; il faut ensuite reformer tous les nouveaux éléments. Pour cette raison seulement, il y a un plus faible taux de roulement et moins d'interruptions de service.

**Mr. Fry:** I have one thing that might help to answer that question. If you were to look back with hindsight on the transition from military or government provision to commercial provision in the countries that we have mentioned — Australia, Ireland, the U.K. and Norway — there has always been a trigger. There has always been a driver for that change. That takes many formats and numerous reasons depending on the priorities of the government.

In the U.K. example they had an aging fleet of Sea Kings that required replacement. For 45 aircraft the capital expenditure was absolutely huge. It made far more sense to actually structure that over a term as a service model.

It depends very much on what you're trying to achieve and the challenges in front of you. It might be that you want to improve a situation but you don't have this massive bucket of funding to throw at it at the time, or it might be that you want a more cost-efficient service, or it might be that you want new technology or a service improvement. It depends very much on what your priority is, but our experience is that the flexibility and agility that we can put forward have met those requirements. It is a very popular system with all of those that have migrated across.

**Senator Munson:** I have just one final question. Public perception is everything.

**Mr. Allard:** Yes, absolutely.

**Senator Munson:** You have come here on a marketing mission to sell the benefits of the private sector. You talked about the examples that worked in Ireland. When men and women in the public sector are working in search and rescue there is an incredible commitment. I would think the same commitment would be there. If something didn't work out well — you are in the North, a person hadn't been saved, and so on and so forth — the politicians and the government are held accountable that it just didn't work. There was a gap there. They didn't get there fast enough, and so on and so forth.

The same could happen in the private sector. If you didn't make it there the public perception could be, "Well, they were private; they were brought in to do these things," no matter what expertise you have. Do you concern yourselves with that kind of marketing process of selling the private perception of rescuing Canadian citizens who may be in a tough spot?

**Mr. McLuskie:** Certainly I would speak from experience here. I was actually running the U.K. search and rescue organization for the military when we embarked on the program to transfer to privatization. There was great concern that the military would lose the kudos and the flag-flying capabilities that search and rescue gave them. It was the accepted face of military flying.

**M. Fry :** J'aurais une chose à dire en réponse à cette question. Si l'on regarde en rétrospective comment s'est effectuée la transition des services militaires ou gouvernementaux à des services commerciaux dans les pays mentionnés (l'Australie, l'Irlande, le Royaume-Uni et la Norvège), il y a toujours un élément déclencheur. Il y a toujours un élément qui a suscité le changement. Celui-ci peut prendre diverses formes, et la décision peut se fonder sur diverses raisons, selon les priorités du gouvernement.

Au Royaume-Uni, le gouvernement avait une flotte vieillissante de Sea King qui devait être remplacée. La dépense en capital que représentait l'achat de 45 aéronefs était faramineuse. Il était donc beaucoup plus logique de restructurer le modèle de service.

Tout dépend vraiment de l'objectif et des difficultés de chacun. On peut vouloir améliorer sa situation, sans pour autant pouvoir y consacrer autant d'argent d'un coup, ou on peut aspirer à des services plus économiques, vouloir acquérir des nouvelles technologies ou améliorer la qualité des services. Tout dépend beaucoup de la priorité de chacun, mais selon notre expérience, la souplesse et l'agilité dont nous pouvons faire preuve répondent à ces exigences. C'est un modèle très populaire chez tous ceux qui l'ont adopté.

**Le sénateur Munson :** J'ai une dernière question à poser. La perception du public compte plus que tout.

**M. Allard :** Effectivement.

**Le sénateur Munson :** Vous êtes ici dans le cadre d'une mission commerciale pour vendre les avantages du secteur privé. Vous avez cité des exemples de succès en Irlande. Quand des hommes et des femmes du secteur public travaillent dans le domaine de la recherche et du sauvetage, ils font preuve d'un incroyable dévouement. Je m'attendrais donc au même genre de dévouement. Si quelque chose ne se passe pas bien — supposons qu'on ne réussisse pas à sauver quelqu'un dans le Nord —, les politiciens et le gouvernement seront tenus responsables de l'échec. Parce que les services ne sont pas arrivés assez vite ou je ne sais quoi d'autre.

La même chose peut arriver dans le secteur privé. En cas d'échec, la perception du public pourrait être : « C'est une entreprise privée, elle a été engagée pour cela », quelles que soient les compétences des intervenants. Vous préoccupez-vous de votre image, pour donner au public une bonne perception des services privés déployés pour venir à la rescousse des citoyens canadiens qui pourraient se trouver dans une mauvaise situation?

**M. McLuskie :** Tout à fait, et je parle d'expérience. J'administrerais l'organisation de la recherche et du sauvetage du Royaume-Uni pour l'armée quand nous avons lancé le programme de transfert au privé. Beaucoup craignaient que l'armée perde l'admiration nationale que lui attiraient ses activités de recherche et de sauvetage. C'était le volet positif des activités militaires.

It was also felt that the civilian counterparts couldn't train to the same standard. We have proven with our application of the same technology, the same techniques and the same training methodology that we can match whatever the military was doing previously and do better in some circumstances because we have longevity of experience in post.

**Mr. Parsons:** If I think about the service provision to the national and state governments in Australia, the national governments of Ireland, Norway and the U.K., and other countries where we have operated, inevitably in the nature of a service like search and rescue, by its definition, conditions aren't ideal when that service is operating. Something has gone terribly wrong when search and rescue is in the air. It doesn't always end well. Sometimes bad things happen and against everyone's best efforts.

Whether it's the Irish Coast Guard or the Norwegian ministry of justice, or there are other contacts we could provide from other national governments, from a governmental perspective of anticipating and managing the potential public perception risk is real, and they have experienced it.

Examples come to mind from offshore rescues in the North Atlantic in Ireland and onshore rescues in Australia where a bad result occurred. From my perception, at least, it seemed to be very well managed. Public perception didn't get ahead of everyone. The service was able to demonstrate a level of competency, consistency and compliance with the requirements as set by the government. That discussion was well managed.

I would advise that your counterparts from other jurisdictions are best placed to give you some advice on that point.

**Mr. Fry:** That question is the nub of the whole issue. We could talk about technology and we could talk about efficiency but the public perception is key to all of this. That really comes down to that contract of trust or that bond of trust between the contracted party and the government that is contracting them. That's not a job for amateurs. This is a very complex task. We take that exceptionally seriously.

The way in which that trust is built and the way in which this model is set up to succeed is through the requirements and "the ask" of the contractor. We can give you a start on that based on other jurisdictions, but at the end of the day the Canadian government needs to ask the right question to get the right answer. The foundation block of the whole principle is that level of trust and the performance standards you mandate for the contractor to provide. We are very happy to live up to that.

If you take Ireland, for example, we have a system in real time where any stakeholder can log in and view the performance against those metrics. We logged in this afternoon to the Irish Coast Guard. As to performance so far this month for Irish SAR,

Certains avaient aussi l'impression que des civils ne pourraient pas avoir un entraînement aussi rigoureux. Nous avons prouvé, grâce à l'application des mêmes technologies, des mêmes techniques et des mêmes méthodes d'entraînement que nous pouvons faire aussi bien que ce que faisait l'armée et même mieux, dans certaines circonstances, en raison de la longue expérience de nos membres en service à une même base.

**M. Parsons :** Le service offert aux gouvernements nationaux et d'État de l'Australie, de l'Irlande, de la Norvège et du Royaume-Uni, ou d'autres pays où nous offrons des services, est tel que les activités de recherche et de sauvetage sont inévitablement, de par leur nature et leur définition, menées dans des conditions qui ne sont pas idéales. Il y a quelque chose de vraiment grave qui s'est passé quand les services de recherche et de sauvetage doivent intervenir. Il n'y a pas toujours de fin heureuse. Il y a parfois des tragédies, malgré tous les efforts de chacun.

Qu'on pense à la Garde côtière irlandaise ou au ministère de la Justice de la Norvège, ou encore à d'autres organes gouvernementaux nationaux, le gouvernement doit prévoir et gérer la perception du public, parce que le risque est bien réel et que nous avons déjà vécu des situations difficiles.

Je pense à des sauvetages au large de l'Atlantique Nord, en Irlande, et sur le continent australien qui ont mal tourné. Selon ma perception, à tout le moins, les opérations semblaient pourtant très bien gérées. La perception du public ne l'a pas emporté sur tout le reste. Les services ont pu démontrer leurs compétences, leur rigueur et leur respect des obligations établies par le gouvernement. La discussion qui en a découlé a été bien gérée.

Je serais porté à vous dire que vos homologues d'autres pays seraient les mieux placés pour vous donner des conseils à ce sujet.

**M. Fry :** C'est le nœud de la question. Nous avons beau parler de technologie et d'efficacité, mais la perception du public est la clé. C'est de quoi dépend le contrat ou le lien de confiance qui s'établit entre la partie contractante et le gouvernement concerné. Ce n'est pas un travail pour amateurs. C'est une tâche très complexe. Nous la prenons extrêmement au sérieux.

La façon dont cette confiance se construit, pour que ce modèle réussisse, consiste à préciser les obligations et « les demandes » imposées au contractant. Nous pouvons vous donner un début de réponse à la lumière de l'expérience d'autres pays, mais au bout du compte, le gouvernement canadien doit poser les bonnes questions pour obtenir les bonnes réponses. Le principe de base, c'est le niveau de confiance et les normes de rendement imposés au contractant. C'est avec grand plaisir que nous répondrons à ces attentes.

Si l'on prend l'exemple de l'Irlande, il y a un système de suivi en temps réel qui permet à n'importe qui de se connecter pour voir les mesures du rendement en fonction des indicateurs établis. Nous sommes allés voir cet après-midi les données de la Garde

availability is 99.4 per cent. That is one of the stated metrics that we have been asked to provide. The metric is 98 per cent and we are currently at 99.4 per cent.

If you ask the same question of the Canadian Air Force today, I doubt it would be 99.4 per cent. It would be high. They are a very capable organization, but 99.4 per cent is exceptional. The reason that is exceptional is because that's what the government asked for. That's what they asked us to deliver, and that's what we deliver day in, day out because people depend on that.

**Mr. Parsons:** Importantly, they have a service to demand accountability to that requirement. They can see on a daily basis whether or not we're meeting that requirement. That generates accountability at all levels through the system so that everything is working together to deliver the requirement.

**Mr. Fry:** There is no end of month quibble about whether we performed or not. It is very obvious whether we performed or not. We have complete transparency to the point where you could log in today, see which pilot flew the mission, when he was last in the simulator, what the mission was, how long they were out, and a satellite mapping system of where they flew on that search pattern.

**Senator McInnis:** Can you do it less costly? That is the question. To Senator Munson's point, it's not just the private sector. It's that the government went "cheaped it". They went out and got something cheaper, less costly. There is where the nub is with respect to the controversy.

**Mr. Fry:** With respect, you're asking me a direct question so I will give you a direct answer. I believe we could but I will caveat that with one point. You have to compare apples with apples. When you look at the government provision today there is stuff that is in a general pool. You need to include that in your accounting but yes, I firmly believe that we could.

**Senator Watt:** I too feel that I understand what you're putting forward. I am from the High North, so I associate with the matters that you have brought forward. Over a number of years we have had a great deal of dissatisfaction in terms of the way the North is being serviced, especially with regard to the search and rescue matter.

As you know, when there is an ongoing crisis in the Arctic, whether it's in the Subarctic or up in the High Arctic or Labrador, the rescue originates from Halifax. It is quite a long distance, going all the way up to the High Arctic to try to find a person or rescue a person who has already been identified. It has never been satisfactory.

côtière irlandaise. Selon les mesures du rendement compilées à ce jour ce mois-ci, la disponibilité des services de recherche et sauvetage en Irlande est de 99,4 p. 100. C'est l'un des indicateurs qu'on nous a demandé de mesurer et de divulguer. Le seuil est actuellement fixé à 98 p. 100, et nous affichons une disponibilité de 99,4 p. 100.

Si l'on vérifiait ce même indicateur de rendement pour l'Aviation canadienne aujourd'hui, je doute qu'il soit de 99,4 p. 100. Il serait élevé. Il s'agit d'une organisation très compétente, mais un rendement de 99,4 p. 100 est exceptionnel. S'il est si exceptionnel, c'est parce que le gouvernement l'a demandé. C'est ce qu'il nous a demandé de maintenir, et c'est ce que nous maintenons chaque jour, parce que la vie des gens en dépend.

**M. Parsons :** Il importe de mentionner que le gouvernement a un système pour exiger la divulgation des résultats. Il peut voir quotidiennement si nous respectons cette obligation. Cela donne lieu à une grande imputabilité à tous les égards, dans le système, afin que tout soit mis en œuvre pour respecter cette obligation.

**M. Fry :** Il n'y a pas de chicane à la fin du mois pour déterminer si nous avons ou non eu un bon rendement. C'est évident. Nous faisons preuve de la plus totale transparence, au point où on peut se connecter chaque jour pour savoir quel pilote a participé à quelle mission, à quand remonte son dernier exercice de simulateur, en quoi consistait la mission à laquelle il a participé, combien de temps il a été sorti et voir la carte satellite de son itinéraire de recherche.

**Le sénateur McInnis :** Pouvez-vous faire tout cela à moindre coût? C'est la question. Pour revenir à l'argument du sénateur Munson, il n'y a pas que la question du secteur privé. Le gouvernement a déterminé qu'il fallait que cela coûte moins cher. Il a donc cherché et trouvé des services à moindre coût. Là est le nœud de la question, et c'est ce qui a suscité la controverse.

**M. Fry :** En toute déférence, vous me posez une question directe, donc je vous donnerai une réponse directe. Je pense que nous le pouvons, mais je vous ferai une mise en garde. Il faut comparer des pommes avec des pommes. Quand on brosse le portrait des services assurés par le gouvernement aujourd'hui, il y a des choses qui font partie d'un bassin d'opérations générales. Ces éléments doivent être pris en compte, mais oui, je crois fermement que nous le pouvons.

**Le sénateur Watt :** J'ai moi aussi l'impression de comprendre ce que vous voulez dire. Je viens du Grand Nord, je me reconnais donc dans les questions que vous soulevez. Depuis quelques années, nous éprouvons une grande insatisfaction à l'égard des services déployés dans le Nord, particulièrement pour ce qui est de la recherche et du sauvetage.

Comme vous le savez, quand une crise éclate dans l'Arctique, qu'elle touche le Subarctique, l'Extrême-Arctique ou le Labrador, les services de sauvetage viennent de Halifax. Ils viennent donc de très loin, se rendent jusque dans l'Extrême-Arctique afin d'essayer de trouver la personne ou de secourir une personne déjà identifiée. Ce n'est jamais satisfaisant.

We have lost many people who have been swallowed by the ocean current. It could start off by identifying where the person disappeared or where the object or boat disappeared. It can go a long way in one day. If you don't have a clear understanding of the currents and how they work then you might look in the wrong area. That has happened a lot with search and rescue under the Coast Guard due to that factor, the distance. Also a lack of knowledge has taken many people's lives.

I see a potential for improvement from what I am hearing from you as the private sector moving in and filling the gap. Maybe you should consider not only filling the gap but to take over the whole search and rescue operation. Perhaps that could be agreed to until there is improvement.

When search and rescue moves into the North I would say most of the time they don't find what they are looking for. Then our private aircraft have to move in when they give up. We've always been able to manage locating the person and saving them with our own aircraft, which expense is not covered by the Government of Canada. We usually take care of that in our own way and cover the costs, whatever we need to do to save lives.

I would like to put a question to you. I know you have a volume of aircraft, helicopters. Instead of doing the same thing the Coast Guard has been doing, which is operating out of the Halifax, you're going to have to do a complete inventory and decide where you want to locate stations in isolated communities.

**Mr. Allard:** The biggest part of the review of the needs analysis is what distance you can cover from a specific base.

**Senator Watt:** Exactly.

**Mr. Allard:** You establish the coverage and the response time. It all goes hand-in-hand with analyzing the number of rescues that were performed. We keep talking about a gap, but in reality it is: How long did it take to rescue? God forbid anything major happens because then the response becomes even more important. The question everybody must ask themselves is: Are we properly covered up North?

The purpose of this presentation was not only to focus on this area. It was to focus initially on sort of a small gap in the maintenance requirements when you have to basically take out of service a Cormorant and also go to the Great Lakes and obviously the Far North. Everybody, certainly sitting where I am sitting, can say if anything happens up North the response time won't be the same as being off the coast of Halifax. That is for sure.

Nous avons perdu beaucoup de personnes qui ont été emportées par les courants dans l'océan. Il faut parfois commencer par déterminer où la personne est disparue, où l'objet ou le bateau a disparu. Ils peuvent dériver sur une longue distance en une journée. Si l'on ne comprend pas bien les courants et leurs mouvements, on peut chercher au mauvais endroit. Cela arrive souvent dans les activités de recherche et de sauvetage de la Garde côtière pour cette raison, à cause de la distance. Le manque de connaissances a également coûté la vie à de nombreuses personnes.

Je vois un potentiel d'amélioration dans ce que vous me dites, si le secteur privé intervenait en renfort. Peut-être devriez-vous envisager non seulement d'intervenir en renfort, mais de reprendre toutes les activités de recherche et de sauvetage. Ce serait peut-être une solution acceptable jusqu'à ce que la situation s'améliore.

Quand des appareils de recherche et de sauvetage se rendent dans le Nord, je dirais que la plupart du temps, ils ne trouvent pas ce qu'ils cherchent. Nos aéronefs privés doivent donc prendre le relais quand ils abandonnent. Nous réussissons toujours à localiser la personne et à la sauver avec nos propres aéronefs, mais ces dépenses ne sont pas couvertes par le gouvernement du Canada. Nous nous en occupons donc habituellement nous-mêmes, à nos frais, nous faisons ce qu'il faut pour sauver des vies.

J'aimerais vous poser une question. Je sais que vous avez un certain volume d'aéronefs, d'hélicoptères. Plutôt que de faire comme la Garde côtière, c'est-à-dire de travailler à partir de Halifax, vous devrez dresser un bilan complet de la situation et déterminer où vous voulez installer vos bases dans les collectivités éloignées.

**M. Allard :** La plus grande partie de l'analyse des besoins consiste à déterminer quelle distance on peut couvrir à partir d'une base.

**Le sénateur Watt :** Exactement.

**M. Allard :** Il faut évaluer la distance couverte et le délai d'intervention. Cela doit aller de pair avec l'analyse du nombre de sauvetages effectués. On parle toujours des lacunes, mais en réalité, la question, c'est combien de temps a-t-il fallu pour aller secourir la personne? Dieu nous garde d'une grande catastrophe, parce que l'intervention dans ce cas devient encore plus importante. La question que tout le monde devrait se poser, c'est : « Offrons-nous des services adéquats dans le Nord? »

L'objectif de notre témoignage n'était pas seulement de mettre cette question en lumière. C'était aussi de mettre en lumière les petites lacunes quand un Cormorant a besoin d'entretien, puisqu'il faut le mettre hors service, mais tout de même assurer des services dans les Grands Lacs et évidemment, dans le Grand Nord. Quiconque dans ma position vous dira que si quelque chose de grave arrive dans le Nord, le délai d'intervention ne sera pas le même que si quelque chose arrive au large de Halifax. C'est certain.

**Mr. McLuskie:** To put it into context, the oil and gas industry in Norway perceived a problem of responding to incidents that occur in the North Sea. What they did is that they positioned helicopters on the rigs. We moved the base out to the area of operation rather than leaving it on the beach. We put them on the rigs and we now operate offshore in Norway to provide oil and gas search and rescue to the industry.

**Mr. Allard:** And their base of search and rescue has moved, as far as Norway, quite a bit up north.

**Senator Watt:** You also have to take into consideration that from time to time you might need to modernize the helicopters to be able to deal with the climate change that is taking place.

**Mr. Allard:** Absolutely.

**Senator Watt:** When you land on the ice you might think that it is very thick and therefore it should be safe. We have evidence of helicopters going through the ice. At times helicopter pilots have to be saved by the person they are trying to save. Those factors have to be taken into consideration. The fact is that the texture of the ice is not the same as it was before. For that reason you might have to consider modifying the equipment on the helicopter.

**Mr. Parsons:** Certainly that level of expertise is always important.

**Senator Watt:** Those are the types of things I am talking about.

**Mr. Parsons:** We appreciate these are complex problems, that the solutions to these problems aren't free, and that you're tasked with finding solutions to complex problems within a fixed budget and resources.

We don't pretend to have all the answers to these complex problems today, but in short we would suggest that some sort of partnership with a commercial service provision is an option that provides some flexibility in the way you might allocate those resources. Whether that's a commercial service in the Far North or a service best provided natively by an agency of the Canadian federal government, either solution can work. We just suggest that either solution is available or mixtures of that solution are available for your consideration.

**Senator Watt:** My last question is more to do with the people that are in the business in the North. There are some Inuit people in the helicopter business and things of that nature. Would you be open to a possible joint venture if you do get the contract?

**Mr. Allard:** As we have seen in the past that is exactly our approach. You have to partner with local operators because it makes sense. They know the area.

**Senator Watt:** And they have the knowledge.

**Mr. Allard:** Exactly.

**M. McLuskie :** Pour mettre les choses en contexte, les gens du secteur pétrolier et gazier norvégien estimaient qu'il y avait un problème dans les mesures d'intervention en cas d'incident dans la mer du Nord. On a donc placé des hélicoptères sur les plateformes de forage. Nous avons déplacé notre base sur les lieux d'exploitation plutôt que de la laisser sur la plage. Nous l'avons installée sur les plateformes de forage et menons désormais nos activités du large des côtes de la Norvège pour offrir des services de recherche et de sauvetage à l'industrie pétrolière et gazière.

**M. Allard :** La base des services de recherche et de sauvetage a donc été déplacée beaucoup plus au nord en Norvège.

**Le sénateur Watt :** Il faut également tenir compte du fait que les hélicoptères devront être modernisés de temps à autre pour les adapter aux changements climatiques en cours.

**M. Allard :** Tout à fait.

**Le sénateur Watt :** Lorsqu'un pilote d'hélicoptère se pose sur la glace, il peut penser que la surface est très épaisse et sécuritaire. Or, nous savons que des hélicoptères ont déjà défoncé la glace. Il est arrivé que des pilotes doivent être sauvés par la personne qu'ils essayaient justement de sauver. Ces facteurs doivent donc être pris en considération. Le fait est que la texture de la glace n'est plus la même. Vous pourriez donc devoir modifier l'équipement à bord des appareils.

**M. Parsons :** Certes, il est toujours important d'avoir une telle expertise.

**Le sénateur Watt :** C'est le genre de choses dont je parle.

**M. Parsons :** Nous sommes conscients que les problèmes sont complexes, que les solutions ne sont pas gratuites, et que vous avez pour mandat de trouver des solutions à ces problèmes complexes à l'aide d'un budget et de ressources limités.

Nous ne prétendons pas avoir la réponse à tous ces problèmes complexes aujourd'hui même, mais en résumé, nous disons qu'un partenariat avec un fournisseur de service commercial vous laisserait une certaine souplesse pour l'allocation de ces ressources. Qu'il s'agisse d'un service commercial dans le Grand Nord ou d'un service qui doit préférablement être assuré par un organisme fédéral canadien, ces solutions peuvent fonctionner. Nous disons simplement que vous pouvez envisager l'une ou l'autre de ces solutions, ou un mélange des deux.

**Le sénateur Watt :** Ma dernière question porte plutôt sur les gens du Nord qui travaillent dans ce domaine. Des Inuits évoluent dans le secteur des hélicoptères et de ce genre de choses. Seriez-vous prêts à former une coentreprise, si jamais vous obteniez le contrat?

**M. Allard :** Comme nous l'avons démontré dans le passé, c'est justement notre façon de procéder. Il faut s'associer à des exploitants locaux puisque c'est logique. Ces gens connaissent la région.

**Le sénateur Watt :** Ils ont un savoir.

**M. Allard :** Exactement.



**Mr. Parsons:** The challenge can be that they value that partnership. For example, Sylvain pointed out local knowledge of the environment, something a local partner is uniquely positioned to provide. At the same time our global experience base in defining the standards of success for search and rescue service is perhaps some expertise that we bring to that. A successful partnership with a local partner would depend on both avenues of contribution being able to find something that works in the environment.

**Mr. Fry:** I've been with CHC for three years now. One of the things I've noticed with quite a source of pride is that to make operations in the oil and gas industry more sustainable in a lot of the remote places where we operate we have embarked on nationalization programs. That has resulted in a lot of upskilling in technical areas and has gone very well.

As well as the discussion we've just had, CHC has the experience of recruiting locally and putting technical upskilling in those areas such as training engineers and pilots in quite a meaningful way.

You see it in brochures sometimes and it's a bit of a throwaway aspect, but I've seen it done in action and it's very good. Those are exactly the kinds of upskilling and aspirational jobs that you want to put people in those communities into.

**Senator Watt:** Thank you for your presentation, your thoughtfulness, and your openness in terms of being willing to move forward into the High Arctic. I think it is the time to do it. Things will get busy down the road when the international economy gets better.

**Senator Christmas:** I would like to go back to Senator Munson's point and Mr. Fry's comments. The arguments you are presenting are persuasive. The work of the committee can verify a lot of those facts and a lot of that evidence. I like the idea of going to the users and finding out directly from them how they found the service.

The problem I have is that I think my head can be persuaded. There are enough benefits, even with the possibility of expanding service with new technology. I am persuaded that you will meet or exceed safety standards. The part I am having difficulty with — and I suspect there may be other Canadians in the same situation — is that it's hard convincing the heart that this is the right decision.

I'm not sure if the issue is privatization. There have been some experiments with privatization in Canada. Some haven't worked well. Maybe it's all about pride because search and rescue have such a prominent place. I'm from Nova Scotia. The military have a very prominent place in my province, and that's where the search and rescue base is located.

**M. Parsons :** Le défi consiste peut-être à faire voir à ces gens la valeur du partenariat. Par exemple, Sylvain a parlé de la connaissance locale de l'environnement, que seul un partenaire local peut fournir. En revanche, notre expérience mondiale permettant de définir les normes de réussite des services de recherche et de sauvetage est peut-être ce que nous apportons au partenariat. Pour qu'une association avec un partenaire local soit réussie, il faut que les deux contributions apportent quelque chose à l'environnement.

**M. Fry :** Je suis à l'emploi de CHC depuis maintenant trois ans, et j'ai remarqué une chose qui me remplit de fierté. Dans bon nombre des régions éloignées où nous avons des activités, nous nous sommes engagés dans des programmes de nationalisation pour que les opérations de l'industrie pétrolière et gazière soient plus durables. Ces programmes ont permis de relever les compétences dans les domaines techniques et se sont très bien passés.

En plus de ce dont nous venons de discuter, le CHC a l'habitude de recruter à l'échelle locale et de relever les compétences techniques dans ces régions, notamment en formant bien les ingénieurs et les pilotes.

C'est un volet quelque peu laissé pour compte que vous voyez parfois dans des brochures, mais j'ai été témoin de ce qui est fait sur le terrain, et c'est très bien. C'est exactement le genre d'emplois ambitieux permettant l'amélioration des compétences qu'il faut confier aux gens de ces collectivités.

**Le sénateur Watt :** Je vous remercie de votre exposé, de votre discernement et de votre ouverture d'esprit, vous qui êtes prêts à vous rendre dans l'Extrême-Arctique. Je pense qu'il est temps de le faire. Les choses bougeront pas mal à l'avenir, dès que l'économie internationale se portera mieux.

**Le sénateur Christmas :** J'aimerais revenir sur les propos du sénateur Munson et de M. Fry. Les arguments que vous présentez sont convaincants. Le travail du comité permet de vérifier un grand nombre de ces faits et éléments de preuve. J'aime l'idée de m'adresser aux utilisateurs pour leur demander directement comment ils ont trouvé le service.

J'ai un problème. À vrai dire, je pense que ma tête peut être convaincue. Il y a suffisamment d'avantages, surtout si de nouvelles technologies permettent d'élargir la portée du service. Je suis persuadé que vous allez respecter ou même surpasser les normes de sécurité. Mais ce qui me pose problème — et j'imagine que d'autres Canadiens seront du même avis —, c'est qu'il est difficile de convaincre mon cœur que c'est la chose à faire.

J'ignore si le problème se rapporte à la privatisation. Il y a eu quelques expériences de privatisation au Canada, dont certaines n'ont pas été concluantes. C'est peut-être aussi une question de fierté, étant donné que les activités de recherche et sauvetage occupent une place prépondérante. Je viens de la Nouvelle-Écosse. L'armée est bien en vue dans ma province, qui accueille d'ailleurs la base de recherche et sauvetage.

I come from a small community where one of our industries is commercial fishing. A few years ago we almost lost a crew of snow crab fishermen when their vessel unexpectedly took on water and the pump failed in the night during the worst storm. Search and rescue came and saved the lives of our crew. There's a lot of pride. There's a lot of connection with the military doing search and rescue. I have to come back to the point that it's really about public perception.

**Mr. McLuskie:** I think that's a two-way street, though. It would be both for the new provider and the government to convince the customer that we can provide that. The same ethos exists in commercial search and rescue as it does in military search and rescue. Those are great doubts or that same concern in the minds of some elements of the U.K. government that the commercial operator couldn't take that same ethos into the search and rescue community. That has proven not to be the case. It's quite the reverse. They embark on the culture in exactly the same way as if they were in the military.

**Mr. Parsons:** I identify with the question. You're from Nova Scotia; I'm from Newfoundland. I grew up with it being a great source of public discussion. Search and rescue services were provided out of Newfoundland; then they weren't and they were. This was an enormous challenge of public perception and to some degree the facts of the efficacy of the service, but principally a discussion of public perception.

I would suggest that other jurisdictions — the Irish, Australians, British and Norwegians — all face some variation of the same challenge as their constituents need to be convinced to move from one model to another. It's a management of change process on a grand scale. I think some advice and observation from those would be valuable.

To use an example from the Irish Coast Guard, as they went through an exercise to change their model and partner with commercial organizations, part of that unlocked an ability to upgrade a level of technology. The coverage envelope changed to the point where they were able to effect 1,100 rescues per year instead of 450 rescues per year.

For me as a constituent that goes a long way to address my heart on the issue. If I can rescue three times as many people with this solution then my heart is all for that solution. It's that demonstration of the service in the real world as opposed to some sort of academic discussion on the service. Go and speak to people who have experienced a change, who have had to defend and demonstrate that change to their constituents. If there's one takeaway from our discussion today, I think that's probably the biggest one. That's where you'll find, I suspect, solutions to these really complex human public perception issues.

Je viens d'une petite collectivité qui vit notamment de la pêche commerciale. Il y a quelques années, nous avons presque perdu un équipage de pêcheurs de crabe des neiges. En pleine nuit, pendant la pire tempête qui soit, le navire a soudainement pris l'eau, mais la pompe n'a pas fonctionné. L'équipe de recherche et sauvetage est alors venue à la rescousse des membres de notre équipage et leur a sauvé la vie. Il y a beaucoup de fierté à l'égard de ces opérations. Nous connaissons bien les militaires qui s'occupent des activités de recherche et sauvetage. Comme il a été dit, c'est vraiment une question de perception du public.

**M. McLuskie :** Je pense toutefois que cela va dans les deux sens. Il incomberait à la fois au nouveau fournisseur de service et au gouvernement de convaincre les clients que nous pouvons le faire. Quand il est question de recherche et sauvetage, on retrouve la même éthique dans les activités commerciales que dans les pratiques militaires. Ce sont de sérieux doutes que partageaient certains membres du gouvernement britannique. Ils craignaient que l'exploitant commercial ne puisse pas respecter l'éthique du milieu de recherche et sauvetage. Or, ces inquiétudes n'étaient pas fondées, et loin de là. L'équipe a adopté la culture exactement comme si elle faisait partie de l'armée.

**M. Parsons :** Je vous comprends. Vous venez de la Nouvelle-Écosse, alors que je viens de Terre-Neuve. J'ai grandi dans un milieu où ces activités faisaient l'objet de discussions publiques. Des services de recherche et sauvetage étaient offerts à Terre-Neuve; la province les a ensuite perdus, puis les a retrouvés. Voilà qui représentait un défi de taille pour la perception du public, et dans une certaine mesure pour l'efficacité du service. Mais la discussion portait surtout sur la perception du public.

Je dirais que d'autres pays — les Irlandais, les Australiens, les Britanniques et les Norvégiens — doivent tous relever le même défi d'une certaine façon, puisqu'il faut convaincre les électeurs de délaisser un modèle au profit d'un autre. Il s'agit donc d'un processus de gestion du changement à grande échelle. Je pense qu'il serait très utile de recueillir des conseils et des observations auprès de ces pays.

Prenons l'exemple de la Garde côtière irlandaise. Lorsque l'organisme a changé de modèle et a noué un partenariat avec des organisations commerciales, elle a notamment pu mettre à niveau sa technologie. L'enveloppe budgétaire de la couverture a tellement évolué que l'organisme a pu effectuer 1 100 sauvetages par année au lieu de 450.

En tant qu'électeur, ce genre d'argument aide grandement à convaincre mon cœur. Si cette solution permet de sauver trois fois plus de vies, j'y adhère de tout cœur. Il s'agit là d'une démonstration pratique du service plutôt que d'une simple discussion théorique. Allez discuter avec ceux qui ont connu un tel changement, et qui ont dû en démontrer le bien-fondé à leurs électeurs. S'il y a une chose à retenir de la discussion d'aujourd'hui, je pense que c'est le plus important. J'imagine que vous y trouverez des solutions aux problèmes fort complexes de perception du public.

**Senator Christmas:** I would suggest that at some point during our discussions we would have to look at that whole issue of public perception. How do we not only bring forward an option that may be better for Canadians, but how do we help Canadians appreciate and grasp that model? To me, that second point, the point of the heart, is probably more difficult than the first piece.

For instance, questions would come to people's minds. Would that mean that we would close bases or would that mean there would be a reduction of military personnel? Would it affect suppliers? There are other questions. Others may come forward and say, "If we do this option, this might be the consequence."

**Mr. Parsons:** Of course.

**Mr. Allard:** What we're bringing to the table is expertise but also past experience of the same process that occurred in other countries that went through the same questions about what do we do with the people. Most of these people actually transitioned to commercial quite happily, I might add. It boils down to people. Somebody is going to go and pick you up at night. It depends on the guy sitting in that cockpit and the guy going down on that wire to pick you up. These people basically transition quite effectively.

That's one thing that Ian was mentioning with this transition. It was initially, I mean: How do you trust them? It's back to what Michael was saying about trust. It would be very important. I encourage any kind of communication that could occur between people that have done it and experienced the same problem, the same discussion.

**Mr. Fry:** I would like to come back to one of the points I made earlier. When we look at the world at the moment, I don't think either full militarization or full commercialization is the optimum, based on what I see at the moment. To use your phrase, you have to eat the elephant one spoonful at a time.

The public perception boils down to fear of the unknown because you are taking them from a comfort zone to a future state. That can be done in a phased and staged process. I think that is the key where it has been successful in the past. It is not a light switch going on or off and, voila, a new provider. They have phased in a solution, and lo and behold the sky has not fallen. People still get picked up when they need that and they still get the medical care that they need as part of that.

I would urge some caution against a huge rush to change the earth overnight and I would put it toward a more phased or staged and carefully managed process where information and transparency is key. The people near the waterfront reading their newspaper need to be informed. They need to see the vision. They need to see what the current problems are, what the solution is, how that's going to work, and how that will impact them. What

**Le sénateur Christmas :** Je dirais que nous devons nous pencher sur la question de la perception du public à un moment ou à un autre de nos discussions. Comment pouvons-nous proposer une option qui est dans l'intérêt des Canadiens tout en aidant la population à comprendre le modèle? Je trouve que le deuxième élément qui se rapporte au cœur est probablement plus difficile que le premier.

Par exemple, les gens se poseront des questions. Est-ce que cela signifierait que nous allons fermer les bases ou qu'il y aura une réduction du personnel militaire? Le changement aura-t-il une incidence sur les fournisseurs? Il y a d'autres questions aussi. Certains pourraient dire qu'il y aura des conséquences si nous choisissons cette option.

**M. Parsons :** Tout à fait.

**M. Allard :** Nous fournissons une expertise, mais aussi une expérience du processus, puisque d'autres pays se sont eux aussi demandé quoi faire pour convaincre la population. À vrai dire, la plupart des gens étaient bien heureux de passer à un modèle commercial. La question se résume aux gens. Quelqu'un ira vous chercher en pleine nuit. Au bout du compte, tout dépend de la personne assise dans le poste de pilotage et de celle qui descend sur une corde pour aller vous sauver. Au fond, la transition s'opère très efficacement pour ces personnes.

Ian a mentionné une chose au sujet de la transition. Au départ, comment faire confiance à l'organisation? Voilà qui revient à ce que Michael disait au sujet de la confiance. C'est très important. Je vous encourage à communiquer avec ceux qui l'ont fait, qui ont eu le même problème et la même discussion.

**M. Fry :** J'aimerais revenir sur un des points que j'ai soulevés tout à l'heure. Si nous observons ce qui se passe dans le monde en ce moment, je doute que l'idéal soit une militarisation complète ou une pleine commercialisation, selon mes constatations. Pour reprendre votre expression, un éléphant se mange une bouchée à la fois.

La perception du public se résume à la peur de l'inconnu, étant donné que vous sortez les gens de leur zone de confort pour les emmener dans une situation future. La transition peut être progressive et graduelle. Je crois que c'était la clé là où le processus a réussi. Il ne suffit pas d'allumer ou d'éteindre un interrupteur pour mettre en place un nouveau fournisseur de service. Les pays ont introduit progressivement la solution et, surprise, le ciel ne leur est pas tombé sur la tête. Les gens sont encore secourus quand ils en ont besoin, et ils obtiennent encore les soins médicaux dont ils ont besoin.

Je vous conseille vivement de ne pas tout changer du jour au lendemain, mais plutôt d'engager un processus progressif, graduel et soigneusement géré, où l'information et la transparence sont des éléments essentiels. Les habitants des secteurs riverains qui lisent leur journal doivent être informés. Ils ont besoin de comprendre la vision. Ils doivent savoir quels sont les problèmes actuels, quelle est la solution, comment le modèle va fonctionner,

happens if I fall off my boat tomorrow? Who is going to come and get me, and in what format is that going to come? Actually it's very similar to today.

**Mr. McLuskie:** The U.K. Coast Guard and the Irish Coast Guard very proactively launched TV programs called "Seaside Rescue," where they placed a camera in the aircraft and it went off on all the jobs. It became a best-selling TV show and kids used to watch it all the time. That did a massive amount to convince the public that the service being provided would be just as good as it had previously.

**Mr. Parsons:** One thing Mick just said that was really helpful is that we're moving toward a moment now that perhaps you can regard as an opportunity. The fleet of 15 Cormorants have a major maintenance milestone that we're steaming toward right now. Canada is going to have to do something with that.

That may be an opportunity to try to do this small thing in this one spot and decide if that solution works and is scalable or not. Then we will move on from there.

**Mr. Fry:** I agree with Barry. I think that is a good opportunity. I think you would be pleasantly surprised with the results, but I am bit biased in that regard.

**Senator Raine:** This has been most informative.

Looking at the list in the document you left with us on the commercial structure, what does RNLI stand for?

**Mr. Fry:** The Royal National Lifeboat Institute.

That is a good point. We spoke about local knowledge earlier. Helicopters invariably involve pilots. Pilots tend to have the world view that they know everything.

**Senator Sinclair:** They had better if they're flying.

**Mr. Fry:** Occasionally they don't know everything and that local knowledge is key, as we alluded to earlier.

Our crews, whether it be in Ireland, the U.K., Australia or Norway, exercise day in and day out with the other agencies, whether they be the police, the lifeboat institute or the medical professions so that they have that seamless service at the point of delivery.

Another element of that is the lifeboat organization is a volunteer organization. It's charity funded in the U.K. These guys live in that community. They run to the lifeboat when the klaxon sounds, and they launch that lifeboat. They know every rock and eddy on that coastline. They provide all of the organizations, including us, with the local knowledge and the picture that takes us from our world picture down to a local level. It is a key element of that relationship.

et quelle en sera l'incidence pour eux. Qu'arrivera-t-il si je tombe de mon bateau demain? Qui viendra me chercher? Quelle forme prendra l'aide? En fait, les opérations seront très similaires à ce qu'elles sont aujourd'hui.

**M. McLuskie :** Les gardes côtières du Royaume-Uni et de l'Irlande ont pris l'initiative de lancer un programme télévisé du nom de *Seaside Rescue*, où une caméra est placée dans l'aéronef et suit toutes les interventions. C'est devenu une des meilleures émissions de télévision, et les enfants l'écoutaient tout le temps. Voilà qui a beaucoup contribué à convaincre le public que le service offert serait tout aussi bon qu'il ne l'était auparavant.

**M. Parsons :** Mick vient de dire une chose vraiment utile : nous entrerons bientôt dans une période que vous pourriez considérer comme une occasion. En effet, la flotte de 15 hélicoptères Cormorant parviendra bientôt à un jalon d'entretien décisif, et le Canada devra faire quelque chose à ce chapitre.

Vous pourriez profiter de l'occasion pour essayer notre proposition à petite échelle et à un seul endroit, après quoi vous décideriez si la solution vous convient, et si elle est extrapolable. Nous agissons ensuite à partir de là.

**M. Fry :** Je suis d'accord avec Barry. Je pense que c'est une occasion rêvée. Je crois que vous seriez agréablement surpris des résultats, mais je ne suis pas tout à fait impartial.

**La sénatrice Raine :** Votre témoignage est des plus instructif.

Je regarde la liste du document que vous nous avez distribué sur la structure commerciale. Que veut dire « RNLI »?

**M. Fry :** C'est le Royal National Lifeboat Institute.

C'est une excellente observation. Nous avons parlé de connaissances locales tout à l'heure. Les hélicoptères sont nécessairement dirigés par un pilote. Or, les pilotes ont tendance à penser qu'ils savent tout.

**Le sénateur Sinclair :** Ils ont intérêt, s'ils pilotent un hélicoptère.

**M. Fry :** Il arrive qu'ils ne sachent pas tout, et les connaissances locales sont alors indispensables, comme nous l'avons mentionné tout à l'heure.

Qu'ils soient en Irlande, au Royaume-Uni, en Australie ou en Norvège, nos membres d'équipage s'exercent jour après jour en compagnie d'autres organismes, comme la police, le RNLI ou les professionnels médicaux, de façon à livrer un service sans faille sur le terrain.

Par ailleurs, le RNLI est un organisme bénévole. C'est un organisme de bienfaisance financé par le Royaume-Uni. Ses membres vivent au sein des collectivités. Ils courent jusqu'à l'embarcation de sauvetage quand ils entendent le klaxon, puis ils la mettent à l'eau. Ils connaissent les moindres rochers et remous de la côte. Ils fournissent des connaissances locales à tous les organismes, y compris à nous, et ils nous permettent d'adapter notre compréhension du monde aux réalités locales. Il s'agit donc d'un volet déterminant de la relation.

**Senator Raine:** In British Columbia we have the same relationship between the volunteers and the Coast Guard. It is good that you have had operational experience with that.

**Mr. Allard:** Yes.

**Mr. Fry:** We attended the national SAR conference in Edmonton last October. Apart from the sheer scale, there were a remarkable number of parallels. We felt quite at home and comfortable.

**Mr. McLuskie:** What is interesting as well is that the RNLi organization crosses boundaries. It is run for two governments — the Irish government and U.K. government — completely impartially and purely by volunteers. All of the funding is raised by boxes in people's shop windows and things like that. Governments don't pay a penny toward it, and it is a very efficient service.

**Senator Munson:** I think you partially answered this question regarding the financial restructuring and bankruptcy of the CHC Group. Has that had any impact at all on your various search and rescue operations?

**Mr. Allard:** No.

**Senator Munson:** None whatsoever?

**Mr. Parsons:** Let me go a step further. For obvious reasons our search and rescue service occupies a level of priority not every helicopter mission that we fly globally has. Chapter 11 restructuring of the CHC Group hasn't even affected our routine, day-to-day crew chain services from oil and gas platforms. There has been no operational impact at all.

In particular, to add to Sylvain's point, the CHC Helicopter Canada organization is not part of that proceeding. In any event it has had no impact.

**The Deputy Chair:** Prior to my thanking our witnesses, I would like to welcome and recognize three new members to our committee. I hope that you have enjoyed your first meeting. Unfortunately, Senator Forest had another meeting, but I would like to recognize Senator Gold and Senator Christmas. Welcome.

To our witnesses, it has been wonderful to have you here this evening. On behalf of the members of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, I would like to extend our appreciation and thanks. You have brought a great deal of information to us on CHC Helicopter, and you have also created a new perspective that we can consider as we go forward with our studies. Thank you very much.

**La sénatrice Raine :** En Colombie-Britannique, une telle relation existe entre les bénévoles et la Garde côtière. Il est bon que vous ayez une expérience opérationnelle à ce chapitre.

**M. Allard :** En effet.

**M. Fry :** Nous avons assisté à la conférence nationale de recherche et sauvetage qui a eu lieu à Edmonton en octobre dernier. Outre l'immensité du territoire, il y avait un nombre remarquable de parallèles à établir. Nous nous sentions tout à fait à notre place et à l'aise.

**M. McLuskie :** Il est important de signaler aussi que l'organisation du RNLi traverse les frontières. Elle est au service de deux gouvernements — le gouvernement irlandais et le gouvernement britannique —, mais elle est gérée en toute impartialité par des bénévoles seulement. L'ensemble du financement provient de boîtes placées dans les vitrines des magasins et de ce genre d'initiatives. Les gouvernements n'y versent pas le moindre sou, et le service est fort efficace.

**Le sénateur Munson :** Je pense que vous avez partiellement répondu à la question concernant la restructuration financière et la faillite du groupe CHC. Cela a-t-il eu une incidence quelconque sur vos diverses activités de recherche et sauvetage?

**M. Allard :** Non.

**Le sénateur Munson :** Pas la moindre?

**M. Parsons :** Permettez-moi d'aller encore plus loin. Pour des raisons évidentes, nous accordons à notre service de recherche et sauvetage une priorité supérieure à celle d'autres missions d'hélicoptère à l'échelle mondiale. La restructuration du groupe CHC en vertu du chapitre 11 n'a même pas influencé les services quotidiens de la chaîne d'équipage sur les plateformes pétrolières et gazières. Elle n'a pas eu la moindre incidence sur le plan opérationnel.

Pour compléter l'argument de Sylvain, CHC Helicopter Canada ne fait même pas partie de ce processus. De toute façon, il n'y a eu aucun effet.

**La vice-présidente :** Avant de remercier nos témoins, j'aimerais souhaiter la bienvenue à trois nouveaux membres de notre comité. J'espère que vous avez aimé votre première séance. Malheureusement, le sénateur Forest avait une autre réunion, mais j'aimerais souligner la présence des sénateurs Gold et Christmas. Bienvenue.

Je tiens à dire à nos témoins qu'il était merveilleux de vous accueillir ce soir. Au nom des membres du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, je tiens à exprimer notre gratitude et nos remerciements. Vous nous avez donné beaucoup d'information sur CHC Helicopter, en plus de nous présenter une nouvelle perspective que nous pourrions envisager au fil de nos études. Merci beaucoup.

As a result of a sessional motion regarding the membership of Senate committees, which was adopted by the Senate in early December, all committees were directed to add a fourth member to their Subcommittee on Agenda and Procedure who is not a member of a recognized party. Therefore, is it agreed:

That, pursuant to the order adopted by the Senate on December 7, 2016, the membership of the Subcommittee on Agenda and Procedure be increased by one non-voting member chosen from the senators who are not members of a recognized party, to be designated after the usual consultations?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Deputy Chair:** If there is nothing else, I remind senators to advise the clerk if they intend to travel with the committee to Newfoundland and Labrador from March 5 to 9 as soon as possible. Thank you.

**Maxwell Hollins, Clerk of the Committee:** And I will follow up with an email.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, February 7, 2017

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:04 p.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

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

**The Chair:** Good evening. My name is Fabian Manning, 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 our members to introduce themselves for the record.

**Senator Watt:** Charlie Watt from Nunavik.

**Senator Raine:** Nancy Greene Raine from British Columbia.

**Senator Enverga:** Tobias Enverga, Ontario.

[*Translation*]

**Senator Forest:** Éric Forest, senator from Quebec, from the Gulf region.

[*English*]

**Senator Christmas:** Dan Christmas from Nova Scotia.

**Senator Sinclair:** Murray Sinclair, Manitoba.

**Senator Gold:** Marc Gold, Quebec.

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

À la suite d'une motion de session sur la composition des comités sénatoriaux que le Sénat a adoptée au début de décembre, tous les comités ont été invités à ajouter un quatrième membre à leur Sous-comité du programme et de la procédure qui n'est pas membre d'un parti reconnu. Par conséquent, est-il convenu :

Que, conformément à l'ordre adopté par le Sénat le 7 décembre 2016, le nombre de membres du Sous-comité du programme et de la procédure soit augmenté par un membre sans droit de vote choisi parmi les sénateurs qui ne sont pas membres d'un parti reconnu, désigné après les consultations d'usage?

**Des sénateurs :** D'accord.

**La vice-présidente :** S'il n'y a rien d'autre, je rappelle aux sénateurs d'aviser le greffier le plus tôt possible s'ils comptent accompagner le comité à Terre-Neuve-et-Labrador du 5 au 9 mars prochain. Je vous remercie.

**Maxwell Hollins, greffier du comité :** Je vais vous envoyer un courriel à ce sujet.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, mardi 7 février 2017

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 4, pour étudier les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

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

**Le président :** Bonsoir, je m'appelle Fabian Manning, sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador et j'ai le plaisir de présider la réunion de ce soir. Avant de donner la parole aux témoins, j'invite les membres du comité à bien vouloir se présenter aux fins du compte rendu.

**Le sénateur Watt :** Charlie Watt, sénateur du Nunavik.

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

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

[*Français*]

**Le sénateur Forest :** Éric Forest, sénateur du Québec, de la région du golfe.

[*Traduction*]

**Le sénateur Christmas :** Dan Christmas, sénateur de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Sinclair :** Murray Sinclair, sénateur du Manitoba.

**Le sénateur Gold :** Marc Gold, sénateur du Québec.

**Le sénateur McInnis :** Tom McInnis, sénateur de la Nouvelle-Écosse.

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

**The Chair:** Thank you, committee members.

First of all, I would like to apologize for our tardiness. The Senate sat later than anticipated. I want to thank you for your patience. I know this is the third time off the bat to try to get to hear from you. We didn't want to strike out, so we decided to do our best to get here.

The committee is continuing its studying on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. We'll be hearing from senior officials from the Union of Canadian Transportation Employees which represents non-management personnel of the Canadian Coast Guard regarding its recommendations of reforming the agency.

I will ask our witnesses to introduce themselves and their positions. I understand that Ms. Collins may have some opening remarks for us and then we will get into questions from senators.

**Christine Collins, National President, Union of Canadian Transportation Employees:** I'm Christine Collins, National President for the Union of Canadian Transportation Employees that represents the majority of the Coast Guard workers.

**Michael Teeter, Political Advisor, Union of Canadian Transportation Employees:** Michael Teeter, Political Advisor, UCTE.

**Ms. Collins:** I want to thank you for the opportunity to speak to you today about the Coast Guard and our vision for it.

Marine search and rescue is a key function of the Coast Guard, and it will comprise an important part of my presentation today. At the same time, our vision is broader than just search and rescue and a realization that this vision could have a material impact on how and why search and rescue is done.

UCTE is the national union for the non-officer component of the Canadian Coast Guard. We represent ships' crews, search and rescue specialists, staff at the Joint Rescue Coordination Centres, environmental specialists, administrative support workers and lighthouse keepers, among others.

We have 2,366 members at the Coast Guard, 713 of which are deckhand positions, which include the search and rescue specialists. It should be noted that our members are subject to large rescue SAR call-ins even when off-cycle. A SAR specialist would be called for a smaller incident or medical emergency.

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

**Le président :** Je remercie les membres du comité.

J'aimerais tout d'abord m'excuser pour notre retard. Le Sénat a siégé plus tard que prévu. Je vous remercie de votre patience. Je sais que c'est la troisième fois que nous tentons d'entendre votre témoignage. Nous ne voulions pas abandonner et nous avons donc décidé de faire de notre mieux pour vous faire venir ici.

Le comité poursuit son étude des questions se rapportant au cadre politique actuel et évolutif qu'applique le gouvernement fédéral dans la gestion des pêches et des océans du Canada. Nous allons entendre les cadres supérieurs de l'Union canadienne des employés des transports qui représentent le personnel opérationnel de la Garde côtière canadienne. Ils vont nous présenter leurs recommandations pour la réforme de l'agence.

Je vais demander à nos témoins de se présenter et d'indiquer les fonctions qu'ils occupent. Je crois que Mme Collins souhaite présenter une allocution d'ouverture qui sera suivie de questions de la part des membres.

**Christine Collins, présidente nationale, Union canadienne des employés des transports :** Je m'appelle Christine Collins, présidente nationale de l'Union canadienne des employés des transports qui représente la majorité des travailleurs de la Garde côtière.

**Michael Teeter, conseiller politique, Union canadienne des employés des transports :** Michael Teeter, conseiller politique à l'UCET.

**Mme Collins :** Permettez-moi tout d'abord de vous remercier de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui à propos de la Garde côtière canadienne et de la vision que nous en avons.

La recherche et le sauvetage en mer étant une fonction clé de la Garde côtière, elle constituera une partie importante de ma présentation. Sachez que notre vision en la matière va au-delà de la recherche et du sauvetage, et que la matérialisation de cette vision pourrait avoir un impact direct sur la façon et les raisons pour lesquelles la recherche et le sauvetage ont lieu.

L'UCET est le syndicat national qui regroupe les employés autres que ceux du rang d'officier de la Garde côtière canadienne. Nous représentons en effet, et entre autres, les équipages de navires, les spécialistes de la recherche et du sauvetage, le personnel des centres conjoints de coordination de sauvetage, les spécialistes des questions environnementales, les personnels de soutien administratif et les gardiens et gardiennes de phare.

Nous comptons 2 366 membres à la Garde côtière, dont 713 occupent des postes de matelot, y compris les spécialistes de la recherche et du sauvetage. Il convient de noter également que tous nos membres sont assujettis à des rappels au travail pour des grandes opérations de recherche et sauvetage, et ce, même s'ils

I know a question raised by this committee was whether wages for search and rescue specialists were competitive. For the Coast Guard as a whole, we don't believe they are. It's very difficult to attract skilled employees when the pay offered is up to 25 per cent less than what is available from industry, specifically offshore oil and gas work or shipbuilding and other manufacturing or service jobs.

Also, comparative pay studies have failed to take into account the types of roles that our members must assume. Search and rescue or recovery, firefighting, carpentry and welding are all kinds of functions that must be done at sea. Therefore, pay for these functions should be compared to the pay for private sector employees performing the same duties.

The Treasury Board compensation survey results for the SV Operational Services Group states:

The individual job tables for the Deckhand, Boatswain, Engine Room Assistant, and Steward are not included in this appendix as insufficient data was collected to report on any of the compensation elements.

The reality is that all the other groups within the SV group will receive compensation as a result of the comparison to similar jobs within the private sector. Once again, our ships' crews, which includes SAR specialists, will not benefit from the recent pay study results.

While many of our members stay at the Coast Guard because of the importance of the work, we need to consider the difficulty in attracting young people and experienced private sector mariners to these important roles when the pay is not competitive. I do say to you that this needs to be addressed and hopefully fixed.

For many years now UCTE has been advocating for a significant change in the way the Coast Guard is structured and operated. Some of you may have seen our updated position paper called *The Canadian Coast Guard: A case for change*, which we distributed prior to this meeting. We think it is wrong to structure and operate the Coast Guard as a division of the Department of Fisheries and Oceans. The Coast Guard needs its own statute and should be structured as a separate statutory service agency similar to the Canada Revenue Agency, Canada Border Services Agency and other organizations.

sont en relâche. En effet, tout spécialiste en recherche et sauvetage peut être appelé à se présenter au travail en cas d'incident mineur ou d'urgence médicale.

Votre comité a demandé si les salaires versés aux spécialistes de la recherche et du sauvetage sont compétitifs. Pour l'ensemble de la Garde côtière, selon nous, ils ne le sont pas. Il est très difficile d'attirer des personnes qualifiées lorsque la rémunération offerte est jusqu'à 25 p. 100 inférieure à celle que verse le secteur privé, plus particulièrement pour des emplois dans des sociétés pétrolières et gazières au large des côtes, ou encore dans des chantiers navals ou d'autres entreprises manufacturières ou fournisseurs de services.

En outre, diverses études comparatives des salaires n'ont pas eu en compte les types de rôles que nos membres doivent assumer. Par exemple, les services de recherche et de sauvetage ou de récupération, de lutte contre les incendies, de menuiserie ou de soudage, sont autant de fonctions qui doivent être exécutées en mer. Par conséquent, la rémunération versée pour l'exercice de ces fonctions devrait être comparable à celle que touchent les employés du secteur privé dont les rôles sont les mêmes.

Les résultats de l'enquête sur la rémunération menée par le Conseil du Trésor pour le groupe SV/Services d'exploitation précèdent que :

Les tableaux pour les emplois individuels de matelot, de maître d'équipage, d'aide-mécanicien et de steward ne sont pas inclus dans cette annexe du fait que les données recueillies ne sont pas suffisantes pour faire rapport sur l'un quelconque des éléments de la rémunération.

Il s'avère que toutes les autres catégories au sein du groupe SV recevront une rémunération en fonction du résultat de la comparaison faite avec des emplois semblables dans le secteur privé. Une fois de plus, les équipages de navire, qui incluent les spécialistes de la recherche et sauvetage, ne tireront aucun avantage des résultats de cette enquête sur la rémunération.

Bien qu'un grand nombre de nos membres restent à la Garde côtière en raison de l'importance du travail à accomplir, il nous faut prendre en compte la difficulté à attirer des jeunes et des marins d'expérience venant du secteur privé pour occuper ces postes importants, alors que le salaire n'est pas compétitif. Je me permets de souligner la nécessité absolue de se pencher sur ce problème et de lui trouver une solution.

Cela fait maintenant plusieurs années que l'UCET demande que des changements significatifs soient apportés à la structure et aux opérations de la Garde côtière. Certains d'entre vous ont peut-être pris connaissance de la dernière version de notre document intitulé *La Garde côtière canadienne : Pour un changement nécessaire*, que nous avons distribué avant la présente réunion. C'est, selon nous, une erreur que de façonner la structure et le mode opératoire de la Garde côtière comme une division du ministère des Pêches et des Océans. En effet, la Garde côtière doit avoir son propre statut et être donc structurée comme



The Commissioner of the Coast Guard should be a deputy minister-level appointee, reporting directly to the Minister of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard. Furthermore, there should be scope for stakeholder involvement in the governance of the organization, something akin to a board of directors, modelled after the CRA structure.

As a service agency to multiple organizations within the federal, provincial and municipal government, shipping companies, fishers and fishing companies, and many others, a separate statutory agency would help create the framework to remove redundancies, save money and provide a firmer foundation for cost recovery and fee-for-service.

This new structure would benefit search and rescue directly. An important element of the work of the SAR program is management and monitoring. For search and rescue, a separate statutory agency would provide the flexibility that the Coast Guard needs to manage its affairs, as well as make it easier to identify and obtain resources required to respond to incidents or establish protocols for response. With the opening of northern Arctic marine commercial activities, this flexibility becomes even more imperative.

It is important to note that today there are instances where the Coast Guard is not in a position to take action on the seas, where interdiction is required or where derelict vessels need to be dealt with. This is partly because the Coast Guard does not have any police or interdiction authorities to enable it to take action. It is necessary to have a third-party police force presence on the Coast Guard vessel in order to address many maritime problems, and it's not always the case that these individuals and police resources are present on the vessel when these powers are necessary to act.

It is for this reason that we believe it would be appropriate to provide the legal authorities and the training for arming of the Coast Guard. We suggest that the CBSA model may be one to consult. A statute enabling these powers could help achieve the objective.

While UCTE is pleased that the government has committed significant resources to new and updated vessels, we are not convinced they are sufficient. We need more icebreakers, and the commitment for one more icebreaker is not quite enough. The Coast Guard needs 20-year capital plans and capital

un organisme de service distinct créé par une loi, à l'instar de l'Agence du revenu du Canada, de l'Agence des services frontaliers du Canada ou encore d'autres organisations.

Le commissaire de la Garde côtière devrait avoir rang de sous-ministre et relever directement du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne. D'autre part, il faudrait laisser de la place pour la participation des intervenants dans la gouvernance de l'organisation, par exemple un conseil d'administration sur le modèle de l'ARC.

En tant qu'organisme de service auprès de multiples organisations des gouvernements fédéral et provinciaux et des administrations municipales, de compagnies maritimes, de pêcheurs et d'entreprises de pêche, notamment, un organisme distinct créé par une loi permettrait de mettre en place le cadre qui conviendrait pour supprimer les dédoublements, faire des économies et assurer une base plus solide pour le recouvrement des coûts et la facturation des services.

Cette nouvelle structure aurait des effets positifs directs sur le sauvetage et la recherche. La gestion et la surveillance constituent des éléments majeurs du travail du programme de recherche et sauvetage. Dans le domaine de la recherche et du sauvetage, le statut d'organisme distinct créé par une loi donnerait à la Garde côtière la souplesse dont elle a besoin pour gérer ses propres affaires, en plus de simplifier la tâche consistant à trouver et obtenir les ressources indispensables pour répondre aux situations d'urgence ou établir des protocoles en la matière. En raison de l'ouverture des activités commerciales maritimes dans le Nord et l'Arctique, cette souplesse s'avérera encore plus impérative.

Il est important de noter que, de nos jours, la Garde côtière n'est pas toujours en mesure de faire des interventions en mer, lorsqu'une interception est requise ou que des navires abandonnés doivent être pris en charge. Cela s'explique en partie par le fait que la Garde côtière n'est pas investie des pouvoirs de police ou d'interception nécessaires pour agir dans de tels cas. Pour régler un grand nombre de problèmes maritimes, il faut donc la présence d'une force de police extérieure sur le navire de la Garde côtière. Les personnes compétentes et autres ressources policières ne sont pas toujours à bord des navires lorsque leurs pouvoirs sont requis pour passer à l'acte.

C'est donc pour cette raison que l'UCET est d'avis qu'il faudrait donner les pouvoirs juridiques à la Garde côtière et assurer l'entraînement nécessaire aux armes. Nous proposons de nous inspirer du modèle de l'ASFC à cette fin. Un statut permettant de posséder de tels pouvoirs contribuerait à atteindre cet objectif.

Bien que l'UCET se réjouisse de l'engagement annoncé par le gouvernement visant à accorder d'importantes ressources en vue de l'achat de navires ou de la modernisation des navires existants, nous ne sommes pas pour autant convaincus que cela soit suffisant. Il nous faut en effet un plus grand nombre de brise-glaces

budgets similar to the Department of National Defence. Seven-year capital plans and budgets are just not long enough, nor do they permit effective capital planning for an important and strategic national institution.

Some of you may have seen the CBC press reports in early September 2016 regarding the internal Coast Guard study by analysts Bill Austin and Carl Hegge. The report pointed out that the average age of Coast Guard vessels is 34 years, and billions of dollars are required to reinvest in Coast Guard assets. Clearly a crisis is emerging and significant near-term action is required.

This week's request for input by the federal government with regard to the delivery of icebreaking services is a direct result of short-sighted provision of a long-term capital budget. If the Coast Guard were to adopt a service agency structure, it could have larger service revenues that could hold the organization in better stead where other federal budgets are squeezed. Some search and rescue activities, as well as other services provided by the Coast Guard, could be billed directly to users. If the rationalization model that goes to the heart of the service agency idea works properly, partner and stakeholder organizations will see fit to support the Coast Guard, even if times are tough.

The Emerson report that reviewed the Canada Transportation Act spoke to the need to restructure the Coast Guard as a service agency. Budget 2016 announced a Treasury Board review of the Coast Guard and the RCMP. A \$500-million budget was attached to this, speaking to the need for new capital and resources. These are all good signs, but significant government action also needs to be taken, and soon.

A critical element to search and rescue's is operations. We are appreciative that this government recognized the need to reopen the Kitsilano Coast Guard base in British Columbia, and we were also pleased that the Prime Minister announced the Oceans Protection Plan on November 7. The plan is a bit short on specifics, but the examples given in the announcement appear to be well considered and targeted, particularly the reopening of the Saint John's Marine Rescue Centre, the leasing of two large towing vessels and the opening of six new lifeboat stations.

et l'engagement à se procurer un seul nouveau brise-glace ne saurait être suffisant. La Garde côtière a besoin de plans et de budgets d'équipement sur 20 ans, sur le modèle du ministère de la Défense nationale. Les plans et budgets d'équipement sur sept ans seulement ne sont pas d'une durée adéquate ni ne permettent une planification efficace des immobilisations pour une institution nationale stratégique et d'envergure.

Certains d'entre vous ont peut-être vu les reportages diffusés au début du mois de septembre 2016 par la CBC à propos d'une étude interne de la Garde côtière réalisée par les analystes Bill Austin et Carl Hegge. Ce rapport précise que l'âge moyen des navires de la Garde côtière est de 34 ans et qu'il faudrait réinvestir des milliards de dollars dans les actifs de la Garde côtière. Il ne fait aucun doute qu'une crise est en vue et qu'il est impératif de prendre d'importantes mesures à court terme.

La demande de participation de cette semaine, de la part du gouvernement fédéral, au sujet de la livraison de services de brise-glace, est le résultat direct du manque de vision d'un budget d'équipement à long terme. Si la Garde côtière adoptait une structure d'organisme de service, elle pourrait tirer des revenus plus élevés de ces services, ce qui ferait d'elle une organisation en meilleure posture au moment où d'autres budgets fédéraux font l'objet de compressions. Certaines activités de recherche et de sauvetage, de même que d'autres services fournis par la Garde côtière, pourraient être directement facturés aux utilisateurs. Si le modèle de rationalisation qui va de pair avec le concept d'organisme de service fonctionne correctement, alors les organisations partenaires et autres intervenants jugeront qu'il vaut la peine d'appuyer la Garde côtière, quand bien même les temps seraient difficiles.

Le rapport Emerson, qui a passé au crible la Loi sur les transports au Canada, précise la nécessité de restructurer la Garde côtière comme organisme de service. Le budget de 2016 faisait mention d'un examen de la Garde côtière et de la GRC par le Conseil du Trésor et comportait une enveloppe de 500 millions de dollars à cette fin, ce qui démontre bien le besoin de nouveaux crédits et ressources. Certes, il s'agit de signes encourageants, mais le gouvernement doit passer à l'action, et ce, sans plus tarder.

L'un des éléments cruciaux de la recherche et du sauvetage concerne les services opérationnels. Nous sommes reconnaissants envers le gouvernement qui a constaté qu'il était indispensable de rouvrir la base de la Garde côtière de Kitsilano, en Colombie-Britannique. Nous nous réjouissons aussi de l'annonce faite par le premier ministre, le 7 novembre dernier, concernant le Plan de protection des océans. Si les détails de ce plan sont quelque peu vagues, les exemples qu'il avance semblent bien réfléchis et ciblés, notamment en ce qui concerne la réouverture du Centre secondaire de sauvetage maritime de Saint John's, la location de deux grands navires de remorquage et l'ouverture de six nouvelles stations de sauvetage.

The plan commits to increased icebreaking responsibilities in the Arctic but makes no commitment to augmented icebreaking capacity. This is a mistake, in our opinion. We need at least two new heavy icebreakers and we need them soon.

The new Oceans Protection Plan did not mention anything about people and wages. We need more skilled and trained Coast Guard workers, and we need higher wages to attract new people to the service. The fact that many Coast Guard workers are affected by the Phoenix payroll disaster is not helping. The Coast Guard is one of the worst groups affected by Phoenix. Coast Guard workers work a variety of hours and shifts. As a result, they have variable monthly wages, which makes them vulnerable to the large, generic payroll systems that cannot handle irregularities. Obviously, we have a problem with people and wages, and we really hope you address these issues in your findings and in your report.

Additionally, some of our Coast Guard members have expressed concerns about Canada's ability to launch a mass rescue operation at sea. We had a cruise ship with 1,700 people sailing the Arctic passage this year. A centre like Halifax alone welcomes 130 cruise ships carrying 200,000 passengers every year. Millions of people travel on ferries on both coasts. Our members are concerned about our ability to respond effectively if a real large-scale emergency arises.

The Coast Guard's search and rescue program's mission is to save and protect lives in the maritime environment. If the government of the day keeps this mission statement in mind, we believe they would ensure that the Coast Guard receives sufficient resources to do the job required.

When we speak about rationalization and the importance of an efficient Coast Guard, we are also thinking of the relationship between the Coast Guard and the auxiliary. Too often there are Coast Guard SAR stations and vessels in close proximity to auxiliary stations and vessels, seemingly competing with one another for SAR duties. This does not make any sense at all. The Coast Guard is the primary maritime search and rescue response element. The auxiliary, a maritime volunteer organization, must remain a complement to the Coast Guard SAR and should assist but never replace professionally trained SAR specialists.

Le plan s'engage à augmenter les responsabilités en matière de brise-glace dans l'Arctique, mais n'en fait pas autant pour la capacité de déglacage, ce qui est une erreur, selon nous. Il nous faut en effet au moins deux nouveaux brise-glace lourds, et ce, sans plus attendre.

Le nouveau Plan de protection des océans n'aborde nulle part la question des ressources humaines ni celle de la rémunération. Dans la situation actuelle, nous avons besoin, à la Garde côtière, d'un plus grand nombre d'employés qualifiés ayant suivi une formation adéquate, mais aussi de salaires plus élevés, afin d'attirer de nouvelles personnes. Le fait qu'un grand nombre d'employés de la GCC soient touchés par la catastrophe causée par le système Phénix n'arrange pas les choses. La Garde côtière est un des groupes les plus touchés par les défaillances du système Phénix. Les employés de la Garde côtière travaillent selon des horaires et postes divers, ce qui explique que leur rémunération mensuelle est variable. Cette situation les rend vulnérables aux grands systèmes de rémunération génériques qui ne sont pas en mesure de prendre en compte les irrégularités. De toute évidence, nous sommes confrontés à un problème touchant le personnel et la rémunération et nous espérons fortement que vous vous penchiez sur ces questions dans vos conclusions et dans votre rapport.

Par ailleurs, certains de nos membres travaillant à la Garde côtière ont fait part de leurs préoccupations relativement à la capacité du Canada à lancer une opération de sauvetage massive en mer. Par exemple, un navire de croisière transportant 1 700 passagers a emprunté cette année le passage de l'Arctique. Un centre comme celui de Halifax accueille à lui seul 130 navires de croisière transportant 200 000 passagers chaque année. Des millions de personnes voyagent à bord de traversiers sur les deux côtes. Nos membres s'inquiètent de la capacité à réagir efficacement en cas d'urgence à grande échelle.

La mission du programme de recherche et de sauvetage de la Garde côtière consiste à sauver et épargner des vies dans l'environnement maritime. Si le gouvernement actuel avait en tête cet énoncé de mission, il ne manquerait pas de s'assurer que la Garde côtière dispose de ressources suffisantes pour faire le travail nécessaire.

Lorsque nous abordons les questions de la rationalisation et de l'importance d'une Garde côtière efficace, nous pensons aussi à la relation entre la Garde côtière canadienne et la Garde côtière auxiliaire. Il y a bien trop souvent des stations et des navires de recherche et sauvetage de la Garde côtière à proximité de stations et de navires de la Garde côtière auxiliaire, qui semblent se faire concurrence. Une telle situation n'a aucun sens. La Garde côtière représente l'élément de réponse principale pour les opérations de recherche et de sauvetage. La Garde côtière auxiliaire, qui est avant tout une organisation de bénévoles dans le domaine du sauvetage maritime et de la sécurité nautique, doit rester un

On November 17, 2016, the government published a Request for Information Bulletin in the Government of Canada “Buy and Sell” to determine the ability of industry to provide interim icebreaking and towing capacity for the Coast Guard. The government is considering whether to lease up to five icebreakers and one to three tow-capable vessels for both coasts. The tow-capable vessels are predominantly required for the West Coast and in event of environmental emergencies that require that capacity.

The icebreaking capacity is required, as the age of the current icebreaking fleet is such that the government is concerned that the older vessels may not be available or sufficient to meet current and future requirements. It is unclear whether leasing might not become a long-term approach to capacity fulfillment. The only new Coast Guard vessels scheduled under the National Shipbuilding Procurement Strategy are two research vessels and one polar icebreaker.

UCTE recommends that the Coast Guard be a separate statutory agency with a deputy minister-level head reporting to the Minister of Fisheries and Oceans. Such an agency would have stakeholder involvement in governance and the ability to arm trained Coast Guard employees.

UCTE recommends that Coast Guard workers require comparable pay to private-sector workers doing similar work.

We recommend long-term sustainable capital funding similar to the Department of National Defence and sufficient funding to do the work required.

In closing, I would like to quote from a speech I made to the 2011 Department of Fisheries and Oceans and Canadian Coast Guard Labour Relations Symposium:

We are an essential service to all maritime safety and security — a vital component in Canada’s transportation system — and a service agency to countless industries, including the fisheries sector. By adopting this vision of ourselves and finding the ways and means to link this vision with government priorities and public needs, we can easily meet the test of priority status, the test of essential service and the test which should result in CCG receiving more government support and not less.

Again, I want to thank you for the opportunity to come here today and to share our vision of the Coast Guard and the important work that our members do. Thank you.

service complémentaire de la Garde côtière dans les opérations de recherche et sauvetage, et se tenir prête à apporter son aide, sans toutefois remplacer les spécialistes et professionnels en recherche et sauvetage.

Le 17 novembre 2016, le gouvernement publiait sur le site « achatsetventes.gc.ca » du gouvernement du Canada, une demande de renseignements pour déterminer si l’industrie est en mesure de fournir les brise-glace intérimaires et la capacité de remorquage pour la Garde côtière. Le gouvernement se demande s’il lui faut louer jusqu’à concurrence de cinq brise-glace et d’un à trois bateaux de remorquage pour les deux côtes. Les bateaux remorqueurs sont principalement nécessaires pour la côte Ouest et en cas d’urgence environnementale.

Les brise-glace, quant à eux, le sont en raison de l’âge avancé de la flotte actuelle de brise-glace, le gouvernement craignant en effet que les navires les plus âgés ne soient pas disponibles ou suffisants pour faire face aux besoins actuels et futurs. On ne sait pas pour le moment si la location de l’équipement pourrait devenir une approche à long terme pour répondre à ces besoins. Les seuls navires de la Garde côtière prévus dans le cadre de la Stratégie nationale d’approvisionnement en matière de construction navale sont deux navires de recherche et un brise-glace polaire.

L’UCET recommande que la Garde côtière soit un organisme distinct créé par une loi, ayant à sa tête un sous-ministre qui relèverait du ministre des Pêches et des Océans. Cet organisme participerait à titre d’intervenant à la gouvernance en plus d’avoir la capacité d’armer les employés de la Garde côtière ayant suivi une formation pertinente.

L’UCET recommande que les personnels de la Garde côtière reçoivent une rémunération comparable à celle de leurs homologues du secteur privé qui font un travail semblable.

Nous recommandons des mises de fonds durables sur le long terme, semblables à celles du ministère de la Défense nationale, et des fonds suffisants pour faire le travail nécessaire.

En conclusion, je voudrais vous citer un passage d’un discours que j’ai prononcé lors du Symposium de 2011 sur les relations de travail au ministère des Pêches et des Océans et à la Garde côtière canadienne :

Nous sommes un service essentiel pour la sécurité et la sûreté maritimes — un élément indispensable du système de transport du Canada — et un organisme de services pour un nombre incalculable d’industries, dont le secteur des pêches. En adoptant cette vision de nous-mêmes et en trouvant les moyens de faire le lien entre cette vision et les priorités du gouvernement et les besoins de la population, nous pourrions facilement passer le test du statut prioritaire, le test de services essentiels et le test qui devrait permettre à la GCC de bénéficier de plus — et non de moins — d’aides gouvernementales.

Merci encore de m’avoir donné la possibilité de venir ici aujourd’hui pour vous présenter notre vision de la Garde côtière canadienne et du travail si important qu’elle fait. Merci.

**The Chair:** Thank you, Ms. Collins, for your informative presentation.

I would like to welcome our deputy chair, Senator Hubley, who just joined us. As usual, we will give her the opportunity to ask the first question.

**Senator Hubley:** Welcome to you both and thank you very much for your presentation. I'm sorry that I missed some of it, but we will carry on with questions.

You mentioned that one of UCTE's concerns is the use of volunteers, the Coast Guard Auxiliary, to perform search and rescue coverage. We know that Coast Guard Auxiliary members respond to about 25 per cent of all maritime SAR assignments each year. UCTE has also stated that these volunteers require only a pleasure craft licence and the ability to lift a 60-pound weight.

We heard from auxiliary members at our hearings in Halifax. Being from Prince Edward Island, I know some. Most are commercial fishers who volunteer their time to assist when needed. They take great pride in their work. The Coast Guard Auxiliary told us that their volunteer crews are highly trained.

Can you expand more on your concerns about the use of Coast Guard Auxiliary, please?

**Ms. Collins:** Yes. The auxiliary does not have the same requirements that our Coast Guard search and rescue people do. They don't require the same length of training and they don't require the same certification.

You are quite correct that there are commercial vessels that are part of auxiliary. In some areas, the auxiliary is a complement to Coast Guard, but in other areas they are a replacement for our search and rescue specialists, especially when they are in close proximity to one another. The minimum requirement to be part of the auxiliary is a pleasure-craft licence. While there are many vessels that have more, a great number of vessels under the auxiliary are pleasure craft vessels only and not the larger ones.

I will give examples of the training for our search and rescue specialists and the medical requirement to treat injured mariners. For example, under a doctor's guidance, they are sometimes even required to perform surgery, and not necessarily minor surgery. They must take confined space training in the event they are stuck down below the vessels. These are not requirements of members of the auxiliary.

Those are just a couple of examples.

**Le président :** Merci, madame Collins, pour cet intéressant exposé.

Je souhaite la bienvenue à notre vice-présidente, la sénatrice Hubley, qui vient juste d'arriver. Conformément à la tradition, je vais lui donner l'occasion de poser la première question.

**La sénatrice Hubley :** Bienvenue à tous les deux et merci pour votre exposé. Je regrette d'en avoir manqué une partie, mais nous allons poursuivre avec les questions.

Vous avez dit que l'une des préoccupations de l'UCET concerne le recours aux bénévoles de la Garde côtière auxiliaire pour exécuter des opérations de recherche et sauvetage. Nous savons que les membres de la Garde côtière auxiliaire prennent part chaque année à environ 25 p. 100 de toutes les interventions de recherche et sauvetage maritimes. L'UCET a également indiqué que ces bénévoles doivent posséder un permis pour embarcations de plaisance et être capables de déplacer un poids de 60 livres.

Nous avons entendu des témoignages de membres auxiliaires au cours de nos audiences à Halifax. Étant moi-même de l'Île-du-Prince-Édouard, j'en connais quelques-uns. La plupart sont des pêcheurs commerciaux qui donnent de leur temps pour aider quand ils peuvent se rendre utiles. Ils sont très fiers de leur bénévolat. Les représentants de la Garde côtière auxiliaire ont indiqué que leurs équipages de bénévoles sont très bien formés.

Pourriez-vous nous expliquer ce qui vous préoccupe en ce qui concerne le recours à la Garde côtière auxiliaire?

**Mme Collins :** Oui. Le personnel auxiliaire n'est pas soumis aux mêmes exigences que notre personnel de recherche et de sauvetage de la Garde côtière. Leur formation n'est pas aussi complète et les bénévoles ne sont pas tenus d'obtenir les mêmes certifications.

Vous avez raison de dire que la Garde côtière auxiliaire fait appel à des navires commerciaux. Dans certaines régions, la Garde auxiliaire sert de complément à la Garde côtière, mais dans d'autres secteurs, les auxiliaires remplacent nos spécialistes de la recherche et du sauvetage, en particulier dans les régions où les deux services se côtoient. Pour être membre auxiliaire, il faut au minimum posséder un permis pour embarcations de plaisance. Si beaucoup de navires répondent facilement à ce critère, un grand nombre d'autres embarcations qui participent à la Garde côtière auxiliaire sont des embarcations de plaisance uniquement, et pas des plus grandes.

Je vais vous donner des exemples de formation que suivent nos spécialistes de recherche et sauvetage et des connaissances médicales qu'ils doivent posséder pour être en mesure de traiter des marins blessés. Par exemple, il leur arrive même parfois d'avoir à effectuer des chirurgies sous la direction d'un médecin, et pas nécessairement des chirurgies mineures. Ils doivent aussi suivre une formation de survie en espace clos, au cas où ils seraient pris dans une embarcation retournée. Ce sont là des exigences qui ne s'appliquent pas aux membres auxiliaires.

Ce ne sont que quelques exemples.

**Senator McInnis:** Thank you very much for coming.

You wouldn't know this, perhaps, but two or three months ago, the Transportation Safety Board appeared before our committee. They stated that in 1992, they made six recommendations regarding safety on fishing vessels. In June of this year, Transport Canada was here, responding 24 years later with respect to the recommendations for safety. Some of the safety board recommendations were vessel stability, crew training, operating practices, that type of thing.

What happened is that Transport Canada came, and they were very good people who said, "Look, we are putting in a phased-in approach after all these years."

I mention that because you may not be aware of it, but is this one of the reasons you want a different governance model than currently exists? In your brief, you talked about the Coast Guard being analogous to the Canada Revenue Agency where you would have deputy minister status, the minister in charge. And your commissioner would probably become the deputy. Is that one of the reasons?

When you ask for a different governance model, obviously you are not satisfied and not happy with that. Is that the reason?

Can you talk about the board composition? If you were to go that route, what would you envisage? Would the fishers have an opportunity, the fishing companies and provinces? Would they be part of it?

Also, is that the reason why you are calling on some form of cost recovery, user pay? Could you just touch on that, please?

**Mr. Teeter:** If you are separate statutory agency, which is what we are recommending, you actually have a statute. There is no statute for the Coast Guard today. There are just generic statutes, the Oceans Act and so on. The Coast Guard does not have any statutory powers.

So in order to rectify a situation that the TSB identifies where the Coast Guard might have responsibility, they would need statutory powers, whether they be inspection or any of the powers vested at Transport Canada that could be vested in the Coast Guard. The recommendation to create a statute is really asking the government to consider what additional powers it thinks the Coast Guard should have and then, in answer to that question, create a statute around it.

I will give you another example: the Oceans Protection Plan that was announced in the fall. To adequately protect the oceans, especially when you allow more tanker traffic, the Coast Guard has lead responsibility for environmental remediation and

**Le sénateur McInnis :** Merci d'être venue témoigner.

Vous ne le savez peut-être pas, mais il y a deux ou trois mois, des représentants du Bureau de la sécurité des transports ont comparu devant notre comité. Ils nous ont dit qu'en 1992, ils avaient présenté six recommandations relativement à la sécurité des navires de pêche. En juin de cette année, Transports Canada s'est présenté devant notre comité pour répondre, 24 ans plus tard, aux recommandations en matière de sécurité. Certaines des recommandations du BST concernaient la stabilité des navires, la formation des équipages, les pratiques opérationnelles et ce genre de choses.

Transports Canada s'est donc présenté et ces braves gens nous ont dit qu'ils mettaient en place une approche progressive après toutes ces années.

Je vous en parle parce que vous n'étiez peut-être pas au courant, mais est-ce une des raisons pour lesquelles vous souhaitez un modèle de gouvernance différent du modèle existant? Dans votre exposé, vous avez dit souhaiter que la Garde côtière devienne un organisme semblable à l'Agence du revenu du Canada qui serait dirigé par un sous-ministre faisant rapport au ministre responsable. Et je suppose que votre commissaire occuperait les fonctions de sous-ministre. Est-ce là une des raisons?

Vous ne semblez pas être satisfaits par la situation actuelle, puisque vous demandez un modèle de gouvernance différent. Est-ce la raison?

Pouvez-vous nous parler de la composition du conseil? Si vous décidez d'emprunter cette voie, comment envisagez-vous les choses? Est-ce que le conseil serait ouvert aux pêcheurs, aux entreprises de pêche et aux provinces? Est-ce qu'ils pourraient en faire partie?

Pouvez-vous nous dire également si c'est la raison pour laquelle vous souhaitez opter pour une certaine forme de recouvrement des coûts et de facturation des services?

**M. Teeter :** Un organisme distinct créé par la loi, entité que nous recommandons, peut en fait se référer à une loi. À l'heure actuelle, aucune loi ne régit la Garde côtière. Elle relève simplement d'une législation générique, la Loi sur les océans, et autres lois. La Garde côtière ne dispose d'aucune compétence légale.

Aussi, pour remédier à une situation qui, selon le BST, relèverait de la responsabilité de la Garde côtière, il faudrait qu'elle ait des pouvoirs conférés par une loi, soit en matière d'inspection, soit des pouvoirs conférés à Transports Canada qui seraient dévolus à la Garde côtière. La recommandation de créer une loi consiste effectivement à demander au gouvernement de définir les pouvoirs supplémentaires dont devrait, selon lui, disposer la Garde côtière et inscrire ces pouvoirs dans une loi.

Je vais vous donner un autre exemple, celui du Plan de protection des océans annoncé l'automne dernier. Pour vraiment protéger les océans, en particulier si l'on autorise l'augmentation du trafic maritime des pétroliers, la Garde côtière exerce la

environmental emergencies in the maritime environment. So if they had inspection powers given to them under a statute, they could be more effective in doing their job.

The other thing about rationalization, when you talk about stakeholders involved in governance similar to the CRA model, is that you enable stakeholders, whether fishers or others, to get involved in governance. Once they are involved in governance, they get a bigger stake in the organization. Once they get a bigger stake in the organization, they start asking questions. Should we have the RCMP responsible for this kind of thing when the Coast Guard is already there? It costs a lot of money to have the RCMP do that, with the Coast Guard being in the same place. Let's rationalize it; let's give the Coast Guard the powers to do that job. We'll save the RCMP money and, in return, we will open the door for cost recovery or at least better involvement of stakeholders in the organization. That's where the ideas come from.

**Ms. Collins:** I want to respond a bit to the Transportation Safety Board and Transport Canada because we are also the union that represent the majority of the inspectors at Transport Canada and the investigators at the Transportation Safety Board.

We have raised concerns in different forums, and before Parliament, that the Transportation Safety Board is a recommending body only. They have no authority to order corrective measures when they find issues following their investigation into accidents, so Transport Canada often does not implement the full scope of the recommendations from the Transportation Safety Board.

**Senator McInnis:** Did you get this idea from the Emerson report?

**Ms. Collins:** We've had this idea and had this position for many years, way before the Emerson report.

**Senator McInnis:** It's slightly off point, but you mentioned about the running short of vessels and that you need some icebreakers. You are aware that the Coast Guard is looking for a few icebreakers, that they have a made a request for proposals. What do you make of that?

When I read it in the *Chronicle Herald*, I thought, "Is that the way you go about this stuff?" They are asking for certain information that I would have thought would already be there. I'm not trying to be overly critical. I'm just trying to understand why this request for information was put out.

**Ms. Collins:** I believe that they're looking to lease because they don't have enough. That's why they put it out. They have problems with a lot of the older vessels that you may not be totally aware of. They've just had to lay one vessel up. The crew

responsabilité première en matière de réparation des dommages causés à l'environnement et en matière d'urgence environnementale dans un contexte maritime. Par conséquent, la Garde côtière pourrait effectuer un travail plus efficace si la loi lui accordait des pouvoirs d'inspection.

Toujours à propos de la rationalisation, si l'on opte pour le modèle de l'ARC, on est en mesure de faire participer les intervenants, que ce soit des pêcheurs ou autres, à la gouvernance. Une fois que les intervenants participent à la gouvernance, ils occupent une plus grande place dans l'organisation et ils commencent à poser des questions. Devrions-nous confier telle opération à la GRC alors que la Garde côtière est déjà présente? Il en coûte beaucoup d'argent de faire appel à la GRC, alors que la Garde côtière est déjà sur place. Rationalisons et donnons à la Garde côtière les pouvoirs nécessaires pour exécuter cette tâche. Cela nous permettra de réduire les frais de la GRC et d'ouvrir la porte au recouvrement des coûts ou, au moins, à une meilleure participation des intervenants dans l'organisation. Voilà l'origine de ces idées.

**Mme Collins :** J'aimerais répondre au sujet du Bureau de la sécurité des transports et de Transports Canada, puisque notre syndicat représente la majorité des inspecteurs de Transports Canada et des enquêteurs du Bureau de la sécurité des transports.

Nous avons déjà fait remarquer sur différentes tribunes et devant le Parlement que le Bureau de la sécurité des transports ne peut faire que des recommandations. Il n'a aucun pouvoir de prendre des mesures correctives quand il relève des anomalies au cours des enquêtes qu'il effectue après des accidents. Par conséquent, Transports Canada n'applique pas souvent l'intégralité des recommandations présentées par le Bureau de la sécurité des transports.

**Le sénateur McInnis :** Avez-vous pris cette idée dans le rapport Emerson?

**Mme Collins :** Nous avançons cette idée et ce point de vue depuis de nombreuses années, bien avant le rapport Emerson.

**Le sénateur McInnis :** Je m'éloigne légèrement, mais vous avez mentionné la pénurie de navires et la nécessité d'augmenter la flotte de brise-glace. Vous savez que la Garde côtière est à la recherche de brise-glace et qu'elle a déposé une demande de propositions. Qu'en pensez-vous?

Lorsque j'ai lu un article à ce sujet dans le *Chronicle Herald*, je me suis demandé si c'était vraiment la manière habituelle de procéder. Ils sont à la recherche de renseignements dont je pensais qu'ils disposaient déjà. Je ne veux pas me montrer trop critique. J'essaie tout simplement de comprendre pourquoi cette demande d'information a été publiée.

**Mme Collins :** Je pense que la Garde côtière veut louer des brise-glace, parce que sa flotte n'est pas suffisante. Voilà pourquoi elle a présenté cette demande. Vous ne savez peut-être pas vraiment qu'elle a des problèmes avec beaucoup de navires

has been transferred to other vessels, but we're short one vessel right now that has been removed from service within the last couple of weeks.

**Senator McInnis:** Is this an interim measure?

**Ms. Collins:** I hope it's an interim measure, but if we don't move forward, it may be a replacement. That's part of the concern.

**Mr. Teeter:** Obviously the asset management function at the Coast Guard is coming late to the table. They have obviously realized that they need a lot more, like three to five leased icebreakers, when you only have five. That's a significant increase. I could ask the question: Where are they going to get them?

Is it more than an interim solution? Under the National Shipbuilding Strategy, they are supposed to be built here. The one polar icebreaker that is going to be built in Vancouver is third in line on the ship sequencing for the shipyard out there. It's going to be 2022, 2023, at least, before that icebreaker actually sees any service. So clearly there is a crisis on the capital side of the program. They are trying to remedy that.

**Senator Enverga:** Thank you for the presentation.

When we went to Halifax on a fact-finding mission, we heard about the shortage of human resources. We heard that human resources and a lack of training have been issues of concern for several years.

Another thing that we have been hearing about is a lack of qualified personnel who may provide advanced-level first aid in offshore survival and rescue techniques. A lack of personnel was also mentioned by the Marine Communications and Traffic Services Centres. At the same time, there is an expected retirement of 25 per cent of marine personnel, which could lead to a shortage of qualified people to operate CCG vessels.

Which categories of CCG employees represented by your union and working in the field of maritime SAR face critical shortages? There are examples like rescue specialists, marine coordinators, commanding officer of a vessel, specialist SAR operations, radio operators. Can you mention a few that are very critical for us?

**Ms. Collins:** There is a shortage of seagoing personnel in all categories. They are having trouble recruiting the ships' crews: deckhands, boatswains, even cooks. This is a little more notable in the Atlantic region and specifically Newfoundland because of offshore opportunities and other opportunities.

anciens. La Garde côtière a dû désarmer un navire et transférer l'équipage sur d'autres bâtiments. Mais en ce moment, il nous manque un navire puisqu'un des brise-glace a été retiré du service il y a quelques semaines.

**Le sénateur McInnis :** Est-ce une mesure provisoire?

**Mme Collins :** J'espère que c'est une mesure provisoire, mais si nous n'intervenons pas, la situation restera inchangée et c'est bien ce qui nous préoccupe.

**M. Teeter :** La fonction de gestion des actifs a, semble-t-il, pris du retard à la Garde côtière. Les responsables semblent avoir compris qu'ils ont besoin de beaucoup plus de navires, trois à cinq brise-glace de location, alors que la flotte n'en compte que cinq actuellement. C'est une grande augmentation et on peut se demander où ils vont les obtenir?

S'agit-il d'autre chose qu'une solution provisoire? Selon la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, ces navires doivent être construits au pays. Le seul brise-glace polaire qui sera construit à Vancouver est le troisième navire qui sera construit par ce chantier naval. Or, ce brise-glace n'entrera pas en service avant 2022 ou 2023, au plus tôt. Par conséquent, il est clair que le programme manque de fonds. La Garde côtière tente d'y remédier.

**Le sénateur Enverga :** Merci pour votre exposé.

Lorsque nous avons effectué une mission exploratoire à Halifax, on nous a parlé de la pénurie de ressources humaines. On nous a dit que les ressources humaines et l'absence de formation étaient des sujets de préoccupation depuis plusieurs années.

On nous a parlé aussi du manque de personnel qualifié ayant une formation en secourisme avancé ou connaissant les techniques de sauvetage et de survie en mer. Les centres des Services de communications et de trafic maritimes ont signalé aussi un manque de personnel. Qui plus est, compte tenu des prévisions de départ à la retraite de 25 p. 100 du personnel maritime, il se pourrait qu'on manque même d'employés qualifiés pour l'exploitation des navires de la GCC.

Quelles sont les catégories d'employés de la GCC travaillant dans le domaine de la recherche et du sauvetage maritimes représentés par votre syndicat qui connaissent de graves pénuries de personnel? Ce sont par exemple les spécialistes en sauvetage, les coordonnateurs des activités maritimes, les commandants de navire, les opérateurs spécialisés en recherche et sauvetage, les opérateurs radio. Pouvez-vous mentionner les membres du personnel qui sont vraiment importants pour nous?

**Mme Collins :** Il y a une pénurie de personnel navigant dans toutes les catégories. Il est difficile de recruter les membres d'équipage : les matelots de pont, les maîtres d'équipage et même les cuisiniers. Cette pénurie est particulièrement notable dans la région de l'Atlantique et surtout à Terre-Neuve, en raison des autres possibilités d'emploi en mer et ailleurs.



We have a core group of our members who are loyal to the Coast Guard and the jobs they do and are not looking to leave. But then we have new younger people who don't have the same vision. When they realize that they can go and get an able seaman job in St. John's, Newfoundland, for between \$70,000 and \$75,000 a year, while they are being paid between \$49,000 and \$50,500, you can see where the younger people are looking to go. As the crews age — and it's ships' officers and ships' crews, and I think the Coast Guard has recognized this as well and perhaps addressed it with your committee — the younger people are coming in for a short period of time, getting the training and then going to private industry.

There was a job posting for a junior cook on a private vessel that was over \$60,000 a year. The cooks on a Coast Guard vessel make \$40,000. So the difference in the opportunities for younger people is really blatant.

Many of our Coast Guard members are truly loyal to the Canadian Coast Guard and strongly believe that the jobs they are performing are providing safety and security to the mariners. They are not looking to leave, despite some of them having services cut off, not being able to pay the rent, having the mortgage go in arrears and credit cards maxed out because they haven't been paid properly. To date, they still have not been paid properly.

Yesterday something came out from the Coast Guard concerning Phoenix. Coast Guard operations is launching a measure to expedite the payment for ships' officers and ships' crews for time worked that they simply can't get into the Phoenix system. It said, "See below the message that was sent out to management Friday morning." These are going with the fleet time sheets, entering into their system and not going through Phoenix.

We have been facing this problem for our ships' crews for over a year now, and the problem is still not resolved. They are the hardest hit because many of them are on the lay-day factor. They do not work 8 hours a day. They do not work 7.5 hours a day. They do not work five days a week. They work 12 hours a day and are on call for the other 12 hours a day. They work at sea, most of them, 28 days at a time. It can go up to 56 days at a time, depending on where the vessel is going, heading north. Then they come back and their families are stranded in a situation. They are not leaving. The younger ones are leaving, but the majority of our Coast Guard members, through all of this, are remaining loyal to the Coast Guard.

I absolutely have to give a lot of credit to the Commissioner of the Coast Guard and the Deputy Commissioner of the Coast Guard, a direct line to them. When we have unbearable situations, they are addressing it, almost without exception,

Certains de nos membres sont fidèles à la Garde côtière et à leur travail et ne cherchent pas à partir. En revanche, certains de nos employés plus jeunes n'ont pas la même vision. Lorsqu'ils découvrent qu'ils peuvent obtenir un emploi de matelot breveté à St. John's, Terre-Neuve, pour un salaire de 70 000 à 75 000 \$ par an, alors qu'ils sont payés entre 49 000 et 50 500 \$ actuellement, on comprend facilement quel choix ils vont faire. Le personnel vieillit — c'est le cas des officiers et des équipages et je pense que la Garde côtière s'en rend compte et qu'elle a peut-être abordé ce sujet devant votre comité — les jeunes s'engagent pour une courte période de temps, acquièrent la formation et se trouvent ensuite un emploi dans le secteur privé.

Une offre d'emploi de cuisinier subalterne sur un bâtiment privé proposait un salaire de plus de 60 000 \$ par an. Les cuisiniers en poste sur un navire de la Garde côtière gagnent 40 000 \$. On voit donc que la différence au niveau des offres d'emploi pour les jeunes est assez criante.

Beaucoup de nos membres sont vraiment fidèles à la Garde côtière canadienne et sont convaincus que le travail qu'ils exécutent contribue à la sûreté et la sécurité des marins. Ils ne cherchent pas à partir, même si certains d'entre eux ne parviennent plus à payer les services publics ni leur loyer ou leur hypothèque et qu'ils ont atteint la limite de leur carte de crédit parce qu'ils ne sont pas payés correctement. Jusqu'à présent, ils ne reçoivent toujours pas un salaire approprié.

Hier, la Garde côtière a donné des nouvelles au sujet de Phénix. Les services opérationnels de la Garde côtière lancent une mesure visant à accélérer le paiement des officiers et membres d'équipage pour les heures ouvrées qu'il est tout simplement impossible d'entrer dans le système Phénix. On pouvait lire dans le communiqué : « Voir ci-dessous le message envoyé vendredi matin à la direction. » Ces données sont transmises sur les fiches de présence de la flotte et dans leur propre système, plutôt que par l'intermédiaire du système Phénix.

Nous sommes confrontés à ce problème depuis plus d'un an pour le paiement de nos équipages et rien n'a encore été réglé. Nos équipages sont les plus touchés parce que le facteur de jour de relâche s'applique à beaucoup d'entre eux. Ils ne travaillent pas 8 heures ou 7,5 heures par jour. Ils ne travaillent pas cinq jours par semaine. Ils travaillent 12 heures un jour et sont susceptibles d'être appelés pour une autre période de 12 heures. Ils travaillent en mer et la plupart d'entre eux pour des périodes de 28 jours de rang. Il peut même arriver qu'ils partent pour 56 jours, selon la destination du navire, par exemple le Nord. Et quand ils reviennent, leurs familles sont aux prises avec toutes sortes de problèmes. Ils ne quittent pas. Ce sont les jeunes qui quittent, mais la majorité de nos membres restent fidèles à la Garde côtière, malgré toutes les difficultés.

Je dois absolument adresser tous mes remerciements à la commissaire et au sous-commissaire de la Garde côtière avec qui nous sommes en communication directe. Lorsque nous sommes aux prises avec des situations intolérables, ils interviennent,

within 24 to 48 hours. However, that's when the Coast Guard employees are in crisis, by the time they come to me and we go to the commissioner.

So it's not just the wages. This Phoenix mess has significantly impacted anyone who doesn't work regular hours 100 per cent more than it has other government workers.

I get a little emotional on this issue, so I apologize. But we thought we were getting it under control, and then we got the new correspondence as of yesterday.

**Senator Enverga:** Are there any critical areas? Is it JRCC, MSRC or NCTS centres? Are there any particular places where you think it's very critical to have something like this result?

**Ms. Collins:** I think the problem is all over, but I think the biggest and largest problem is with the seagoing personnel. The people who are off sailing are the ones facing the bigger problems, pay-wise as well.

**Senator Enverga:** What role does your union play in recruitment? What do you tell them? What do you tell the new guys coming in? Being in the union, what do you tell them about it: This is the best place to work? Do you say anything like that?

**Ms. Collins:** Actually, we do, because we strongly believe in the Coast Guard and the job that they are doing. These are critical, important jobs to the safety and security of the travelling public and mariners specifically. They are playing a very important role in serving Canada. We do say that, and we do encourage individuals that career-wise it is a good, long and stable career, but we are saying it with a lot less enthusiasm and encouragement these days because it's difficult when you see people who are not staying and the problems.

We have asked repeatedly to look at a pay study for ship's crews alone. This is not the first pay study. This is the second pay study. There are no comparators for our ship crew members because you can't compare the work that our members do and a search and rescue specialist does with a mid-size vessel, commercial vessel.

The last pay study, and not even talking about this most recent one, saw the yard hands — good for them — get a decent raise and are now paid higher than a search and rescue specialist. So a yard hand on a Coast Guard base is paid more money than a search and rescue specialist. Something is wrong.

**Senator Poirier:** Thank you both for being here. It is very interesting. I have a couple of questions. The first is a follow-up to my colleague Senator McInnis.

presque sans exception, dans les 24 ou 48 heures. Cependant, les employés de la Garde côtière vivent une situation de crise avant même qu'ils s'adressent à moi et que je présente la situation à la commissaire.

Par conséquent, ce n'est pas uniquement une question de salaire. La catastrophe du système Phénix a touché beaucoup plus gravement les travailleurs qui n'ont pas d'horaire régulier que les autres employés du gouvernement.

Quand j'en parle, mes émotions remontent à la surface et je vous prie de m'en excuser. Nous pensions que les choses étaient sur le point d'être réglées lorsque nous avons reçu cette nouvelle correspondance hier.

**Le sénateur Enverga :** Est-ce qu'il y a des secteurs plus touchés? Est-ce que ce sont les centres conjoints de coordination de sauvetage, les centres de recherches et de sauvetage en mer ou les centres NCTS? Est-ce qu'il y a des endroits en particulier qui, selon vous, sont plus touchés?

**Mme Collins :** Je pense que le problème est partout, mais il touche surtout le personnel navigant. C'est lui qui fait face aux problèmes les plus graves sur le plan de la rémunération également.

**Le sénateur Enverga :** Quel rôle votre syndicat joue-t-il au niveau du recrutement? Que dites-vous aux nouvelles recrues qui se présentent à vous? En tant que syndicat, leur dites-vous par exemple que c'est l'emploi idéal? Est-ce que vous leur dites ce genre de choses?

**Mme Collins :** Tout à fait, parce que nous avons foi dans la Garde côtière et dans sa mission. Ce sont des emplois importants et essentiels pour garantir la sûreté et la sécurité des voyageurs et des marins en particulier. La Garde côtière joue un rôle très important au service du Canada. Voilà ce que nous disons aux nouvelles recrues et nous les encourageons en soulignant que la Garde côtière peut leur offrir une carrière stable et à long terme, mais nous le disons avec beaucoup moins d'enthousiasme et d'encouragement aujourd'hui quand nous constatons le nombre de départs et les problèmes.

Nous avons demandé à plusieurs reprises de consacrer expressément une étude à la rémunération des équipages. Ce n'est pas la première étude sur la rémunération, mais la deuxième. On ne peut pas comparer le travail qu'effectuent nos membres d'équipage avec celui des spécialistes de recherche et sauvetage embarqués sur un navire commercial de taille moyenne.

La dernière étude sur la rémunération, sans parler de la plus récente, a révélé que les manutentionnaires — tant mieux pour eux — ont obtenu une bonne augmentation et sont désormais mieux payés que les spécialistes en recherche et sauvetage. Je répète, les manutentionnaires qui travaillent dans une base de la Garde côtière sont mieux payés qu'un spécialiste de recherche et sauvetage. Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond.

**La sénatrice Poirier :** Merci à tous les deux d'être venus. C'est très intéressant. J'ai quelques questions à vous poser. La première fait suite à l'intervention de mon collègue le sénateur McInnis.

You mentioned — and from my notes it looks like it was six years or so — that you have been calling for significant changes in the way that CCG is governed, and you're looking at a separate statutory agency. Have you had a chance to discuss this proposition with the minister? If yes, what was the reaction? Is the government open to this suggestion?

**Ms. Collins:** We have been calling for a separate operating statute much, much longer. We started before the Coast Guard got the special operating agency status, when they were an unrecognized section in, first, Transport Canada and then the Department of Fisheries and Oceans, and without having any distinction. We had a large campaign and were asking for separate operating agency status. At the end of the day, the government of the day decided to give them special operating agency status as a group within the Department of Fisheries and Oceans.

It has been a long time that we have been recommending this is what Coast Guard needs. We have not met face-to-face with the current minister on this issue. We have met with the commissioner numerous times. The last time we met with a minister was when Gail Shea was the minister and was helpful with our lighthouse issues and keeping the lighthouses staffed. As a matter of fact, that issue came before this committee — different faces — on that campaign.

**Mr. Teeter:** We mentioned that under Budget 2016 there is a Treasury Board integrity review process taking place right now that is wrapping up very soon. So the Coast Guard is under review by Treasury Board. Senior officials have been set up for that purpose.

On the face of it, it looks like more money, because they have announced the \$500 million budget for that review. We're hopeful that they are also considering our recommendation and a similar recommendation coming out of the Emerson report.

In the previous administration, we did meet with a number of very senior folks. I think they felt that the biggest problem with the Coast Guard was a capital problem. If you see the history of how capital has been allocated in the last five years, you'll see quite an improvement in the shipbuilding budgets, although it was never enough.

I don't think the previous administration felt that biting off the issue of a separate statutory agency was one they wanted to take on at that time. We're hopeful that this review process taking place may result in — fingers crossed — something in the budget.

Vous avez dit — et d'après mes notes, cela remonte à six ans environ — que vous avez demandé de modifier en profondeur la gouvernance de la GCC, car vous souhaitez qu'elle devienne un organisme distinct créé par une loi. Avez-vous eu l'occasion de soumettre cette proposition au ministre? Dans l'affirmative, quelle a été sa réaction? Le gouvernement est-il ouvert à cette proposition?

**Mme Collins :** Cela fait beaucoup plus longtemps que nous demandons un statut distinct. Nous avions commencé avant que la Garde côtière n'obtienne son statut d'organisme de services spéciaux, lorsqu'elle n'était qu'une section non reconnue de Transports Canada, d'abord, puis du ministère des Pêches et des Océans, sans aucune distinction. Nous avons mené une grande campagne au cours de laquelle nous demandions d'accorder à la Garde côtière un statut d'organisme de service distinct. Au bout du compte, le gouvernement de l'époque avait décidé de lui accorder un statut d'organisme de services spéciaux au sein d'un groupe relevant du ministère des Pêches et des Océans.

Cela fait longtemps que nous disons qu'un tel statut est indispensable pour la Garde côtière. Nous n'avons pas rencontré le ministre actuel face à face à ce propos. Nous avons rencontré la commissaire à plusieurs reprises. La dernière fois que nous avons rencontré un ministre, c'était Gail Shea qui occupait le poste. Elle nous avait aidés dans le dossier des phares et à préserver les postes de gardiens. D'ailleurs, à l'occasion de cette campagne, nous avons comparu devant votre comité — dont les membres étaient alors différents.

**M. Teeter :** Nous avons dit que le budget de 2016 faisait mention d'un processus d'examen interne de la part du Conseil du Trésor qui devrait bientôt s'achever. Par conséquent, la Garde côtière fait l'objet d'un examen du Conseil du Trésor. Des hauts fonctionnaires ont été désignés à cette fin.

Cette étude ayant reçu une enveloppe de 500 millions de dollars, nous pensons que des fonds seront probablement débloqués. Nous espérons également qu'ils prendront en considération notre recommandation, ainsi qu'une recommandation analogue contenue dans le rapport Emerson.

Nous avons rencontré un certain nombre de personnes très haut placées de l'ancien gouvernement. Je crois qu'elles avaient l'impression que le plus grand problème de la Garde côtière se situait au niveau des ressources financières. Si l'on revient cinq ans en arrière, on se rend compte que les budgets alloués aux constructions navales ont beaucoup augmenté, même si ce n'est jamais assez.

Je ne pense pas que l'ancien gouvernement était intéressé à se pencher sur la possibilité d'octroyer à la GCC le statut d'organisme distinct créé par une loi. Nous espérons que l'examen en cours aura une incidence positive sur le budget. Nous nous croisons les doigts.

**Ms. Collins:** I want to add that I did meet with the Minister of Transport as part of a group on the Emerson report. At that meeting, I also raised with the Minister of Transport that I believed the Coast Guard needed to have separate operating agency status.

**Senator Poirier:** In the documents you sent to the committee, it says that:

Currently, the DFO (on behalf of CCG) collects approximately \$40 million annually from the private sector for Maritime Service Fees (primarily aids to navigation). To our knowledge, DFO does not return these fees to CCG; DFO uses them for its operations.

Why is CCG not receiving these fees? Is this a common practice?

**Mr. Teeter:** The Marine Services Fees have been something that the Department of Fisheries and Oceans has been collecting for probably 10 years or more.

You have to remember that the Coast Guard and DFO are the same; they are the same department. Some of the services that the Coast Guard gets are actually administered by DFO. It's not what we believe is correct and efficient, but nonetheless, DFO does levy the fees, collects them and uses them for their own operations.

If those fees were part of a separate statutory agency of the Coast Guard, obviously the Coast Guard would levy those fees, and others, and they would collect them and use them for their own operations. Today they are not. They are used by DFO.

**Senator Poirier:** Has the situation been discussed with the ministers? Has an official request been made to recover the fees?

**Ms. Collins:** I don't believe so, no.

**Senator Poirier:** Last week, the committee heard from CHC Helicopter regarding the role the private sector would play in maritime SAR. In your opinion, is there a role for the private sector to play in maritime SAR, whether temporary or permanent?

**Ms. Collins:** There always has been a role for the private sector to play. All mariners have a role when there is search and rescue or when there is any incident.

You referred to helicopters. Yes, there often are private helicopters doing an air-to-water or an air-to-ground search. They have been instrumental in many instances, but not as a replacement to the search and rescue.

The example I'll use is a young boy who ended up dying on the ice in Labrador a couple of years ago. It was actually a commercial helicopter that had the heat sensor and was able to find him. That helicopter was helping in the search for that boy,

**Mme Collins :** J'aimerais ajouter que nous avons rencontré le ministre des Transports dans le cadre d'un groupe réuni pour le rapport Emerson. Au cours de cette rencontre, j'avais signalé au ministre des Transports que la Garde côtière devrait, selon moi, avoir un statut d'organisme de service distinct.

**La sénatrice Poirier :** Dans les documents que vous avez déposés au comité, on peut lire ce qui suit :

À l'heure actuelle, le MPO (au nom de la GCC) amasse quelque 40 millions de dollars par an auprès du secteur privé au titre des droits de services maritimes (principalement les aides à la navigation). D'après ce que nous savons, le MPO ne reverse pas ces montants à la GCC, mais il s'en sert plutôt pour ses propres opérations.

Pourquoi ces droits ne reviennent-ils pas à la GCC? Est-ce une pratique courante?

**M. Teeter :** Le ministère des Pêches et des Océans collecte les droits de services maritimes depuis probablement 10 ans ou même plus.

Rappelez-vous que la Garde côtière et le MPO sont une seule et même entité; c'est le même ministère. Certains des services qu'obtient la Garde côtière sont en fait administrés par le MPO. Nous ne pensons pas que ce soit une pratique correcte et efficace, mais il reste que le MPO impose les droits, les perçoit et les utilise pour ses propres opérations.

Si ces droits étaient perçus par un organisme de la Garde côtière qui serait distinct et créé par une loi, il est clair que la Garde côtière pourrait prélever ces droits ainsi que d'autres, les percevoir et les utiliser pour ses propres opérations. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas. Ils sont utilisés par le MPO.

**La sénatrice Poirier :** Cette situation a-t-elle été abordée avec les ministres? A-t-on fait une demande officielle en vue de récupérer ces droits?

**Mme Collins :** Je crois que non.

**La sénatrice Poirier :** La semaine dernière, le comité a reçu le témoignage de CHC Helicopter à propos du rôle que le secteur privé pourrait jouer dans les opérations de recherche et sauvetage maritimes. Selon vous, est-ce qu'il y a une place pour le secteur privé dans la prestation de services de recherche et sauvetage maritimes, de façon temporaire ou permanente?

**Mme Collins :** Le secteur privé a toujours eu un rôle à jouer. Les marins jouent un rôle dans les opérations de recherche et sauvetage ou en cas d'accident.

Vous avez parlé d'hélicoptères. En effet, on fait souvent appel à des hélicoptères du secteur privé pour des opérations de recherche en mer ou sur terre. Ils se sont avérés très utiles dans de nombreux cas, mais ils ne peuvent pas remplacer les équipes de recherche et sauvetage.

Je vais prendre l'exemple du jeune garçon qui est mort sur la banquise au Labrador, il y a quelques années. C'est en effet un hélicoptère commercial équipé d'un détecteur de chaleur qui était parvenu à la retrouver. Cet hélicoptère participait aux

who unfortunately did die. But that's an example of how the private sector works with the Coast Guard, because there was also the Coast Guard helicopter.

**Senator Poirier:** In closing, I want to put on the record that I really feel for the employees and the mess that is going on with Phoenix right now. I know we have heard a lot about it. I can sympathize with the families and how difficult this must be. I sincerely hope that whatever the issues are, they are able to resolve them sooner rather than later.

**Ms. Collins:** Thank you.

**Senator Gold:** Welcome and thank you for your presence.

You spoke initially and throughout your presentation about the benefits to the Coast Guard of change in its status. Can you elaborate on that with regard to benefits to your members and — if you'll permit me the question — to you as a union?

**Ms. Collins:** I will try to respond to that. I think you have heard from us in part.

Directly for the employees of the Coast Guard, they get lost in a larger department. The Coast Guard is one function of Fisheries and Oceans, and they may have the "special operating agency" status, but we don't believe that's the way it is in reality within the departmental structure. The Coast Guard has its own fund, but they pay a fee for service to the Department of Fisheries Oceans for all the services they receive, which are all the HR services, pay and benefits, computer services, et cetera. So they are treated like any other sector within the Department of Fisheries and Oceans.

I was so pleased to see that the minister was called the Minister of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard. They didn't go that next step to have the department name changed, so it's still under the Department of Fisheries and Oceans. They are one sector.

When it comes to funding for issues or monies for things, they are vying with all the other groups within DFO. When there are issues — HR issues, for example — it's difficult for us sitting in this room to understand what life is like when you're on board a vessel for 28 days, working 12 hours in close proximity with others. Then you have a problem and you're talking to somebody who doesn't understand how the mayday system works or how the hourly averaging works. There are six different kinds of pay systems within Coast Guard for ships' crews. Just to keep that, you need to narrow it down so that everyone understands what the jobs are and the importance.

Within the larger organization, the role of the Coast Guard gets a little lost in the structure and the bureaucracy, to be plain.

recherches. Malheureusement, le jeune garçon est mort, mais c'est un exemple de collaboration du secteur privé avec la Garde côtière, car un hélicoptère de la Garde côtière participait aussi aux recherches.

**La sénatrice Poirier :** En terminant, j'aimerais indiquer, aux fins du compte rendu, que je suis vraiment préoccupée par le sort des employés et par le gâchis provoqué par le système Phénix. Je sais qu'on en a beaucoup parlé. Je suis de tout cœur avec les familles et je sais qu'elles vivent une situation difficile. J'espère sincèrement que l'on sera en mesure de trouver au plus vite une solution aux problèmes, quels qu'ils soient.

**Mme Collins :** Merci.

**Le sénateur Gold :** Je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie pour votre présence.

Tout au long de votre exposé et dès le départ, vous avez affirmé qu'il serait dans l'intérêt de la Garde côtière d'avoir un statut différent. Pouvez-vous nous parler des avantages qu'un nouveau statut aurait pour vos membres et — si vous me permettez la question — pour votre syndicat?

**Mme Collins :** Je vais tenter de vous répondre. Je pense que nous avons déjà répondu partiellement à votre question.

Les employés de la Garde côtière sont perdus dans un ministère plus grand. La Garde côtière est une fonction de Pêches et Océans Canada et elle a beau avoir le statut d' « organisme de services spéciaux », nous ne pensons pas que ce soit effectivement une réalité dans la structure ministérielle. La Garde côtière dispose de son propre budget, mais elle paye des frais de service au ministère des Pêches et des Océans pour tous les services qu'elle reçoit, en l'occurrence les services de RH, les services de rémunération et d'avantages sociaux, les services informatiques, et cetera. Par conséquent, elle est traitée comme n'importe quel autre secteur du ministère des Pêches et des Océans.

J'étais ravie de voir que le ministre porte le titre de ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne. L'étape suivante aurait consisté à changer le nom du ministère, mais on a conservé le nom de ministère des Pêches et des Océans. La Garde côtière ne représente qu'un secteur de ce ministère.

Elle doit rivaliser avec tous les autres groupes du MPO pour les crédits et autres. Quand il y a des problèmes — par exemple au niveau des ressources humaines — c'est difficile pour nous, assis bien au chaud dans cette pièce, de comprendre la vie à bord d'un navire pendant 28 jours, à travailler pendant 12 heures dans une grande proximité avec les collègues de travail. Quand un problème se présente et que l'on doit l'exposer à quelqu'un qui ne comprend pas comment fonctionne le système d'appel d'urgence ou comment on calcule les moyennes horaires. À la Garde côtière, il y a six types différents de systèmes de paye pour les équipages. Juste pour garder cela, il faut simplifier les systèmes pour que tous puissent comprendre en quoi consiste le travail et quelle est son importance.

Pour dire les choses comme elles sont, le rôle de la Garde côtière est un peu perdu dans la structure et la bureaucratie de l'organisation plus vaste qu'est le ministère.

**Mr. Teeter:** It's quite anomalous, actually, for a coast guard anywhere in the developed world to be a division of a department of government. It doesn't happen that way anywhere.

Over my years working with UCTE, I've found that the Coast Guard is a unique culture. The people who work there are very different. It's not the military, but it's different than any other culture in government. The relationship between the Coast Guard culture versus DFO culture is vast. It's a very different organization.

By recognizing this difference and creating a statute — it doesn't even have its own statute and has no statutory authorities. None. You try to find any reference to the Coast Guard anywhere in any statutes, I don't think there are any. There might be in the Oceans Act, but I'm not sure. I don't think there is. It is anomalous.

Just to recognize the culture, a little thing like arming the Coast Guard, which is virtually the norm in other jurisdictions, in a very modest way is a tremendous reflection. By doing that, you're going to reinforce a culture that gives it more strength, more purpose and so on.

[*Translation*]

**Senator Forest:** A question came to mind following your comments. The people you represent at the Coast Guard have a different culture, a bit like islanders, meaning that they have a different status from all the other people you represent who work for Transport Canada or in other areas. So you peacefully coexist with these two cultures. How does that work in your organization?

[*English*]

**Ms. Collins:** We are very much member-driven, so we have representatives on the vessels who understand. As part of our national executive, we actually have a regional vice-president from the Quebec region who was a deckhand until they came with us. We also represented the airport sector, so one of our representatives comes from an airport authority. We have a Transport Canada person, et cetera. So we do that.

I have been the national president for 9 years and full time for 18 years. I work very closely with our Coast Guard members, have been on board vessels, et cetera. The way we help best is to listen to their issues and concerns. I believe that the majority of our members would believe they are well represented, with the exception of the problems with Phoenix.

**M. Teeter :** En fait, il est tout à fait anormal pour une garde côtière d'être un secteur d'un ministère. Cela ne se voit nulle part ailleurs dans le monde.

Depuis que je travaille à l'UCET, j'ai découvert la culture tout à fait particulière de la Garde côtière. Le personnel de la Garde côtière est très différent. Ce n'est pas une culture militaire, mais une culture qui ne ressemble à aucune autre au sein du gouvernement. La relation entre la culture de la Garde côtière et la culture du MPO est vaste. C'est une organisation très différente.

Il faudrait reconnaître cette différence et créer un statut — la Garde côtière n'a aucun statut, aucune compétence légale. Je pense qu'aucune loi ne fait référence à la Garde côtière. À moins que la Loi sur les océans, mais je n'en suis pas certain. C'est une situation anormale.

Le simple fait de reconnaître la culture, par exemple en autorisant les agents de la Garde côtière à porter des armes, comme c'est pratiquement la norme dans d'autres pays, de façon très limitée, serait un geste énorme. Ce faisant, on renforcerait une culture en lui donnant une finalité plus claire.

[*Français*]

**Le sénateur Forest :** Je me suis posé une question à la suite de votre commentaire. Les gens que vous représentez à la Garde côtière ont une culture différente, un peu comme des insulaires, c'est-à-dire qu'ils ont un statut différent par rapport à l'ensemble des gens que vous représentez qui font partie des employés du ministère des Transports dans d'autres domaines. Donc, vous réussissez à cohabiter harmonieusement avec ces deux cultures. Comment faites-vous, au sein de votre organisation?

[*Traduction*]

**Mme Collins :** Nous sommes une organisation dirigée par ses membres et nous avons donc sur les navires, des représentants qui comprennent. Au sein de notre bureau exécutif national, nous avons un vice-président régional de la région du Québec qui était matelot avant d'occuper ce poste. Notre syndicat étant également représenté dans le secteur aéroportuaire, un de nos représentants vient de l'administration aéroportuaire. Nous avons une personne de Transports Canada, et cetera. Voilà comment nous faisons.

Je suis présidente nationale depuis neuf ans et membre à temps plein depuis 18 ans. Je travaille en étroite collaboration avec nos membres de la Garde côtière, j'ai navigué à bord de leurs navires, et cetera. La meilleure façon pour nous d'aider nos membres est d'écouter leurs préoccupations et de prendre conscience de leurs problèmes. Je pense que la majorité de nos membres estiment qu'ils sont bien représentés, si l'on fait exception des problèmes qu'ils connaissent à cause du système Phénix.

[Translation]

**Senator Forest:** The situation with Phoenix is really unfortunate. What was supposed to be short-term problem is in fact a structural problem. This is very unfortunate for your members, especially for those who are at sea.

From what I understand, you are seeking greater legislative powers in your actions and better equipment, on vessels or otherwise, in order to fulfill your mission. You have concluded that, to achieve these objectives, you have to change your structure. That cannot be done within Fisheries and Oceans, nor would it be possible for you to be transferred to Transport Canada. You really think that you must modify the structure or create a new one.

[English]

**Ms. Collins:** Absolutely we believe that. We believe the culture within the Coast Guard is so significantly different — and the fact that they get lost within the department. When everyone is vying for their issue to be dealt with, you sometimes fail to recognize the issues of the Coast Guard as an entity.

The difference in culture goes way beyond the type of work they do. We have a high level of illiteracy within our Coast Guard, which employees of Fisheries and Oceans don't face. At one time, we had what we call the BEST Program. That's kind of gone by the wayside. It was to help our Coast Guard members get better educated. With the generational change, that is shifting somewhat, but I would still suggest that probably 20 per cent of our Coast Guard deckhands, stewards, et cetera, are functionally illiterate. That's an aspect that nobody ever thinks of. They do the job because they are good at their job.

Lost in a bigger entity are all of those seemingly small issues like literacy. People in a 9:00 to 5:00 job who had some problems with Phoenix cannot understand that we are talking about low-paid people who went weeks and months without pay, get an advance and then have 100 per cent of the advance taken back before they ever receive the pay. They're still facing those issues.

I give credit to the commissioner, but we're caught up in a broader problem that shows the bureaucracy of being a group within a department that is within a larger government body, with another entity looking after pay. If they were a separate operating agency with that responsibility, they would be in full control of how they deal with all of these issues, and Canadians would be much better served.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Le cas de Phénix est assez désolant. Ce qui devait être une problématique conjoncturelle est plutôt un problème structurel. C'est très désolant pour vos membres, particulièrement pour les gens qui vont en mer.

Ce que je comprends, c'est que vous demandez d'avoir plus de pouvoir législatif dans vos interventions et de disposer de meilleurs équipements, sur le navire ou autre, pour assumer pleinement votre mission. Vous avez conclu que, pour atteindre ces objectifs, il faut modifier la structure. Cela est impossible à l'intérieur du ministère des Pêches et des Océans, ou, à titre d'exemple, il est impossible d'envisager un transfert à Transports Canada. Vous pensez vraiment que la voie à suivre est de modifier la structure ou d'en créer une nouvelle.

[Traduction]

**Mme Collins :** Bien entendu, nous en sommes convaincus. Nous pensons que la culture de la Garde côtière est vraiment différente et qu'elle est perdue au sein du ministère. Quand plusieurs voix cherchent à se faire entendre, on oublie parfois de reconnaître les préoccupations de l'entité que représente la Garde côtière.

La différence de culture va bien au-delà du type de travail effectué. Au sein de la Garde côtière, nous avons un degré élevé d'analphabétisme auquel ne sont pas confrontés les employés de Pêches et Océans. Il fut un temps où nous avions le programme BEST. Maintenant, il a disparu. Ce programme était destiné à donner une éducation de base aux membres de la Garde côtière. Avec les nouvelles générations, la situation change un peu, mais je dirais que probablement 20 p. 100 des matelots, stewards et autres personnels de la Garde côtière sont analphabètes fonctionnels. C'est un aspect auquel on ne pense jamais. Ils font leur travail parce qu'ils sont bons dans leur domaine.

Des questions apparemment mineures comme l'analphabétisme se perdent dans le grand ensemble. Les gens qui travaillent de 9 heures à 5 heures et qui sont touchés par les problèmes du système Phénix ne peuvent pas comprendre que nous parlons ici d'employés au salaire extrêmement modeste qui ont dû vivre pendant des semaines et des mois sans aucune rémunération et qui, lorsqu'ils reçoivent une avance, n'en voient même pas la couleur, car elle est déjà dépensée avant qu'ils touchent leur paye. Ils sont toujours aux prises avec ce type de situation.

Je reconnais le travail que fait la commissaire, mais nous sommes pris dans un plus vaste problème qui met en évidence la bureaucratie que doit subir un groupe faisant partie d'un ministère qui se trouve lui-même à l'intérieur d'un ensemble gouvernemental plus grand et qui doit faire face à une autre entité chargée de la rémunération. Si la Garde côtière était un organisme de service distinct, elle pourrait exercer cette responsabilité et aurait le plein contrôle sur la gestion de toutes ces questions et, au bout du compte, la population canadienne serait mieux servie.

[Translation]

**Senator Forest:** I am in accelerated English training. I would like to know how French training works for your members since the report on the potential closure in Quebec City.

I will not ask the question, but in terms of relative importance at Fisheries and Oceans, from a budget perspective only, what percentage of the departmental budget goes to the Coast Guard?

[English]

**Mr. Teeter:** I'm only guessing here, but I think it's somewhere between 40 and 50 per cent.

I would just like to make a comment about reporting through a minister. Even if you are a separate statutory agency, you still have to report to Parliament through a minister. We have debated internally at UCTE for many years about whether it should be the Minister of Transport, Public Safety or Fisheries and Oceans.

As an aside, the Coast Guard used to be part of Transport back in the early 1990s, and I believe it left and went to Fisheries.

Our position is that we think it should stay with Fisheries and Oceans, but obviously you would have two deputy ministers, similar to Public Safety where you have a number of deputy ministers reporting through. We think it has been there long enough that there is an understanding of the culture differences. They also have certain functions in common, for example, on the research side of things. It's the Coast Guard vessels that actually have the researchers on them to do the research in the North. There are some shared responsibilities, and we think it makes sense to have Fisheries and Oceans stay there.

[Translation]

**Senator Forest:** From the beginning, you have talked about compensation in quite dramatic terms: \$50,000 in earnings at the Coast Guard as compared to \$75,000 in the private sector. When you refer to compensation, do you mean overall compensation or salary only?

[English]

**Ms. Collins:** The salary is the one that I did the comparator for. They do have some of the same benefits, obviously. The packages are not quite the same when you're talking about leave provisions and pension, et cetera, but many of the private sector firms do offer variations of what the federal government workers do.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Je suis en apprentissage accéléré de l'anglais. J'aimerais savoir comment se déroule l'apprentissage du français parmi vos membres à la suite du rapport sur la menace de la fermeture à Québec.

Je ne poserai pas la question, mais en termes d'importance relative au sein du ministère des Pêches et des Océans, uniquement au niveau budgétaire, à titre d'exemple, quel pourcentage du budget du ministère la Garde côtière représente-t-elle?

[Traduction]

**M. Teeter :** Je ne le sais pas exactement, mais je pense que le pourcentage se situe entre 40 et 50 p. 100.

J'aimerais faire un commentaire au sujet de l'obligation de faire rapport à un ministre. Même un organisme distinct créé par une loi doit faire rapport au Parlement par l'intermédiaire d'un ministre. À l'UCET, nous avons débattu cette question pendant de nombreuses années à l'interne afin de déterminer si ce devrait être le ministre des Transports, celui de la Sécurité publique ou celui de Pêches et Océans.

En passant, la Garde côtière relevait du ministère des Transports jusqu'au début des années 1990, après quoi, je crois qu'elle est passée sous la responsabilité du ministère des Pêches.

Nous estimons qu'elle devrait demeurer sous la responsabilité de Pêches et Océans Canada, mais, évidemment, cela ferait deux sous-ministres, un peu comme au ministère de la Sécurité publique à qui plusieurs sous-ministres font rapport. Nous pensons que la Garde côtière est intégrée à cette structure depuis suffisamment de temps pour que les différences de culture soient claires. Les deux organismes ont également des fonctions communes, par exemple le volet de la recherche. Ce sont les navires de la Garde côtière qui accueillent les chercheurs pour effectuer des études dans le Nord. Certaines responsabilités sont partagées et nous pensons qu'il est logique de demeurer au sein de Pêches et Océans Canada.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Depuis le début, vous parlez de la rémunération à l'aide de chiffres qui sont assez spectaculaires : 50 000 \$ de gains pour la Garde côtière par comparaison à 75 000 \$ dans le secteur privé. Lorsque vous parlez de rémunération, est-ce que vous parlez de la rémunération globale ou strictement de la rémunération salariale?

[Traduction]

**Mme Collins :** Le salaire est l'élément que j'ai utilisé pour la comparaison. Bien entendu, certains avantages sont les mêmes de part et d'autre. Les ensembles d'avantages sociaux ne sont pas tout à fait identiques en ce qui a trait aux congés et aux pensions, et cetera, mais beaucoup d'entreprises du secteur privé offrent des avantages qui sont sensiblement les mêmes que ceux qu'obtiennent les employés du gouvernement fédéral.



But we also argue that when they are at sea, they perform multiple duties like carpentry, electrical, painting, firefighting, et cetera, so there could even be an internal pay study. What we did get very early Saturday morning at the Treasury Board bargaining was an agreement to put a working group together with the Coast Guard to look specifically at the wage inequity for the search and rescue and the deckhands, and that will happen within six months.

It was a proposal that we put forward very late when we didn't get what we were looking for in recognition of the fact that they weren't included in the pay study because there were no comparators, but even the employer recognizes that there is a recruitment and retention problem for sea-going personnel. At the last minute of bargaining, we've got a signed MOU that we will go forward with. How will that work out when the majority of the workers who work in the Coast Guard on vessels — the deckhands and the search and rescue specialists — only work in two departments? That is only in the Coast Guard and there is a smaller group in National Defence. They don't work in any other government department and there are none of those classifications in the Department of Fisheries and Oceans.

**Senator Forest:** Thank you.

**Senator Sinclair:** I want to ask for a little clarification. When you were talking about the Phoenix problem earlier, you thought it could be more easily addressed if the Coast Guard had been a special operating agency. Did you mean a special statutory agency when you said that? I just wanted to see if you misspoke.

**Ms. Collins:** Yes, special statutory agency.

**Senator Sinclair:** I wanted to ask you a couple of questions that came out of what you said, and feel free to go as far as you dare.

In your presentation, and we have seen this in other materials that we've been given, you raised issues with regard to the difficulties the Coast Guard faces, particularly in the area of search and rescue functions. Many recommendations have been made over the years to make improvements and changes. Some of them have been undertaken but most seem not to have been undertaken. Do you have a view as to why there is such difficulty to make changes to improve the Coast Guard?

**Ms. Collins:** It is my belief that, in part, it is one entity vying for approvals and funding to do certain things where there are other groups vying for the same monies.

Mais nous rappelons également que lorsque les employés sont en mer, ils exécutent des tâches multiples de menuiserie, d'électricité, de peinture, de lutte contre les incendies, et cetera qui se prêteraient même à une étude interne sur la rémunération. Ce que nous avons obtenu très tôt samedi matin au cours de nos discussions avec le Conseil du Trésor, c'est une entente en vue de la mise en place d'un groupe de travail avec la Garde côtière afin d'étudier de manière précise la disparité salariale entre le personnel de recherche et sauvetage et les matelots de pont. Ce groupe de travail sera en place d'ici six mois.

C'est une proposition que nous avons présentée très tard, lorsque nous n'avons pas obtenu ce que nous demandions afin que l'on reconnaisse que ces employés n'étaient pas inclus dans l'étude sur la rémunération, parce qu'il n'y avait pas de point de comparaison. Mais même l'employeur reconnaît l'existence d'un problème de recrutement et de maintien de l'effectif du personnel navigant. À la dernière minute des négociations, nous avons signé un protocole d'entente que nous allons appliquer. Comment cela fonctionnera-t-il alors que la majorité des travailleurs en fonction sur les navires de la Garde côtière — les matelots de pont et les spécialistes de la recherche et du sauvetage — ne travaillent que dans deux ministères? Il s'agit de la Garde côtière et d'un plus petit groupe à la Défense nationale. Ils ne travaillent dans aucun autre ministère et aucune de ces classifications n'existe au ministère des Pêches et des Océans.

**Le sénateur Forest :** Merci.

**Le sénateur Sinclair :** Permettez-moi de vous demander un éclaircissement. Lorsque vous parliez des problèmes causés par le système Phénix, un peu plus tôt, vous avez dit qu'il serait plus facile de régler le problème si la Garde côtière avait été un organisme de services spéciaux. Est-ce que vous vouliez plutôt parler d'organisme spécial créé par une loi? Je veux simplement vérifier si vous aviez fait une erreur en vous exprimant.

**Mme Collins :** En effet, il s'agit d'organisme spécial créé par une loi.

**Le sénateur Sinclair :** Je veux vous poser quelques questions découlant de ce que vous avez dit. Prenez toute la liberté que vous voulez dans vos commentaires.

Dans votre exposé, vous avez parlé des difficultés que rencontre la Garde côtière, en particulier dans le secteur de la recherche et du sauvetage. Il en est question également dans les autres documents que vous avez distribués. Plusieurs recommandations ont été faites au fil des années afin d'apporter des améliorations et des changements. Certaines d'entre elles ont été mises en œuvre, mais la plupart sont demeurées lettre morte. Connaissez-vous la raison pour laquelle il semble si difficile de mettre en œuvre des changements afin d'améliorer la Garde côtière?

**Mme Collins :** Selon moi, cela tient en partie au fait que les différentes entités rivalisent entre elles pour obtenir les autorisations et le financement.

The commissioner of the Coast Guard is part of the Department of Fisheries and Oceans' executive management team, but they are only one member of that team. We have long argued that, even as a special operating agency status, which was achieved many years ago, they should have recognition of some kind of entity, but they don't. I mean, what we are seeing today, we've actually seen worse at different times. We saw, when fuel costs were up, that vessels were laid up because they didn't have the money assigned to them to actually pay for the fuel. So we saw some early closures of certain entities, winter closures; we saw cuts where we didn't believe there should be cuts. Currently, it's slow.

Purchase of vessels or retrofits of vessels are quite expensive, so when you are vying with others for that pot of money — which is basically what you do; it's a little bit of shuffle back and forth — it's not always there. And when you are trying to cut costs, which we've seen with all federal government departments, or quite a few of them, the money or the approvals are not there. That's my take.

**Senator Sinclair:** Thank you.

You've talked in much of your presentation about the problems you've seen and the changes that haven't occurred that need to be addressed. Would you talk for a moment about some of the improvements you have seen and some of the good things that you see happening that should be encouraged as well?

**Ms. Collins:** I will say that we work extremely well with the Coast Guard, often in a collaborative manner, and over the years we've seen that increase.

I think the new entity that's coming into the Coast Guard and the new positions are very positive. I think that fact that the employer recognizes there are problems with attracting and keeping employees is a big shift in the way that Coast Guard looks at things.

Maybe I'm stepping beyond what I should say, but I believe that there is currently a good working relationship between the Commissioner of the Coast Guard and the Deputy Minister of Fisheries and Oceans, which helps.

I believe the commissioner understands part of the problem. She has actually gone out and talked to people. The fact that you have the commissioner and the deputy commissioner take a personal interest in the problems with Phoenix speaks a lot to their integrity, and I think that's huge. It's huge for the their employees — our members — and it's huge for the working relationship, but it doesn't solve the bigger problem that the Commissioner of the Coast Guard is not the final decision maker for the running of the Canadian Coast Guard. That is a big problem when you have somebody who is the ultimate decision maker and others around the table, when you are one entity of

La commissaire de la Garde côtière fait partie de l'équipe de la haute direction du ministère des Pêches et des Océans, mais elle n'est qu'un des éléments de cette équipe. Nous affirmons depuis longtemps que même avec le statut d'organisme de services spéciaux, statut obtenu depuis de nombreuses années, la Garde côtière devrait être reconnue comme une entité à part entière, mais ce n'est pas le cas. Par comparaison à la situation actuelle, nous avons traversé, à différentes époques, des situations bien pires. Lorsque les prix du carburant ont flambé, la Garde côtière a dû remiser certains navires, parce qu'elle n'avait pas les fonds nécessaires pour payer le carburant. C'est ainsi que certaines entités ont fermé plus tôt ou fermé pour l'hiver; il y a eu des compressions dans des secteurs où cela paraissait impossible. Actuellement, les activités sont au ralenti.

L'achat ou la rénovation des navires étant très coûteux, nous rivalisons avec d'autres pour obtenir les fonds nécessaires — c'est essentiellement ce qu'on fait; on ajuste les budgets selon les besoins — les fonds ne sont pas toujours là. Et quand on essaie de réduire les coûts, comme cela se fait dans tous les ministères fédéraux ou presque, les fonds ou les autorisations ne sont pas toujours là. Voilà mon point de vue.

**Le sénateur Sinclair :** Merci.

Vous avez parlé abondamment dans votre présentation des problèmes que vous avez rencontrés et des changements nécessaires qui n'ont pas été effectués. Aimerez-vous prendre quelques instants pour parler des améliorations que vous avez constatées et des points positifs que vous avez notés et qu'il faudrait encourager?

**Mme Collins :** Je dirais que nous fonctionnons très bien avec la Garde côtière, souvent sous forme de collaboration et cela s'est confirmé au fil des années.

La nouvelle entité qui s'intègre dans la Garde côtière et les nouveaux postes sont des signes très encourageants. À mon sens, le fait que l'employeur reconnaisse la difficulté à attirer de nouveaux employés et à les conserver, témoigne d'un grand changement dans l'attitude de la Garde côtière.

Je vais peut-être au-delà de ce que je devrais dire, mais j'ai l'impression qu'il y a actuellement une excellente relation de travail entre la commissaire de la Garde côtière et le sous-ministre des Pêches et des Océans, ce qui est une bonne chose.

Je pense que la commissaire comprend partiellement le problème. Elle a pris la peine de s'approcher des gens et de leur parler. Le fait que la commissaire et le sous-commissaire s'intéressent personnellement aux problèmes causés par Phoenix témoigne de leur intégrité. Je pense que cette attitude est rassurante pour les employés — nos membres — et excellente pour les relations de travail, mais cela ne résout pas le problème de base, à savoir que la commissaire de la Garde côtière ne prend pas la décision finale dans la gestion de son organisme. C'est un gros problème d'avoir une personne qui est le décisionnaire ultime et d'autres personnes autour de la table, d'avoir une entité de

a management team and you have others, then you have others speaking for decisions that affect only the Coast Guard and the uniqueness of the Coast Guard.

In other aspects, in many of the fisheries, there is some uniqueness to them as well, but in large part they can be compared to other federal government departments. For the Coast Guard, the closest you could ever come to comparing them is to the group of the Coast Guard or the navy within National Defence. What is missing is that responsibility to be the leader of the Canadian Coast Guard.

I'm not sure I answered your question.

**Senator Sinclair:** I think you did a good job.

**Mr. Teeter:** Where I've seen improvements is on the capital side. It was not that long ago, less than five years, that the Coast Guard would have only three-year capital plans. Can you imagine, with 110-odd vessels, they only had three-year capital plans?

Discipline has been injected into the asset management planning that I think has improved a great deal at the Coast Guard in the last little while. The fact that more money is being allocated to vessels and retrofits and improvements is another good sign.

The fact that the Coast Guard was brought into NSPS, the shipbuilding strategy, has been a positive thing because it has injected the kind of discipline and rigour that the navy has with its capital programs: 25-year funding and a lot of planning that goes into it.

I would say on the capital side there have been some improvements in the last few years.

**Ms. Collins:** I just want to add the lighthouse keepers. Not once but twice in my time, in our history, was there a move to automate all the lights, and there was a failure to recognize that a beam of light cannot save a life. It was the last round of cuts five, six or seven years ago. It was specifically to save money: "Let's get rid of all the staffed lighthouses." That's not even on the table today. That's a big improvement, because more than once we've seen that when we need money or when we are in a situation, let's turn off the people that maintain the lights. We're not hearing or seeing any talk about that currently.

**Senator Raine:** I want to remind you that we did a study on that, and that is why, I think, you are not hearing it anymore. This committee can really take credit for stopping that move, because we recognized the value of the lighthouse keepers.

**Ms. Collins:** Absolutely. We were so happy when it happened. We actually met with Minister Shea at the time and requested help. Her way of helping was to come to this committee, and we

gestion et d'autres personnes à côté, d'avoir d'autres personnes qui annoncent des décisions qui ne touchent que la Garde côtière et son caractère unique.

Par ailleurs, beaucoup de secteurs de la pêche ont un caractère unique, eux aussi, mais on peut en grande partie les comparer à d'autres ministères du gouvernement fédéral. Quant à la Garde côtière, le mieux que l'on puisse faire c'est de la comparer au groupe de la Garde côtière ou de la marine au sein de la Défense nationale. Ce qui manque, c'est la responsabilité du chef de la Garde côtière canadienne.

Je ne suis pas certaine d'avoir répondu à votre question.

**Le sénateur Sinclair :** Je pense que vous avez fait un bon travail.

**M. Teeter :** J'ai constaté des améliorations dans le secteur des immobilisations. Il n'y a pas si longtemps, moins de cinq ans, la Garde côtière n'avait que des plans d'équipement triennaux. Imaginez donc, des plans d'équipement triennaux pour une flotte de 110 navires environ!

La rationalisation de la planification de la gestion des biens au sein de la Garde côtière s'est beaucoup améliorée depuis quelque temps, à mon avis. C'est également bon signe que des fonds supplémentaires soient consacrés aux navires, à leur modernisation et leur amélioration.

Le fait que la Garde côtière soit partie prenante à la SNACN, la stratégie de construction navale, est un élément positif, puisque cette stratégie apporte la discipline et la rigueur que la marine applique à ses programmes d'immobilisations : un financement étalé sur 25 ans et une planification très complète.

À mon avis, on a assisté à certaines améliorations depuis quelques années dans le secteur des immobilisations.

**Mme Collins :** J'aimerais ajouter un mot au sujet des gardiens de phare. Il a été question plusieurs fois d'automatiser tous les phares, pas une seule fois, mais deux fois au cours de mon mandat, de notre histoire. C'est une erreur de croire qu'un rayon de lumière ne peut pas sauver une vie. Cela se passait à l'occasion de la dernière série de compressions budgétaires, il y a cinq, six ou sept ans. L'objectif était d'économiser de l'argent en éliminant tous les phares surveillés. Aujourd'hui, il n'en est même plus question. Voilà une importante amélioration, parce qu'on a souvent constaté que lorsque l'argent se fait rare ou lorsqu'on traverse une mauvaise passe, on cherche à éliminer les gardiens de phare. Aujourd'hui, on n'en entend plus parler.

**La sénatrice Raine :** Je tiens à vous rappeler que nous avons fait une étude à ce sujet et je crois que c'est la raison pour laquelle le dossier est maintenant clos. Notre comité peut vraiment être fier d'avoir mis un terme à cette tentative, parce que nous reconnaissons la valeur des gardiens de phare.

**Mme Collins :** Absolument. Nous étions très contents du résultat. Nous avons effectivement rencontré la ministre Shea à l'époque pour lui demander son aide. Elle nous a aidés en

were more than thrilled with the results when we appeared before the committee at that time and with the end results that are still there today.

**Senator Christmas:** I think it's a given that the Coast Guard plays an outstanding service to Canadians. It's important to say that.

I noticed in your comments that you referred to the Coast Guard as an essential service. My understanding is that the prime essential service the Coast Guard provides is search and rescue. Maybe that's not totally correct, but that's how I perceive it.

The difficulty I'm having is trying to understand, in light of that, why you think arming the Coast Guard is something that should be considered?

**Ms. Collins:** I'm going to ask Mike to answer part of that, but I want to start.

Search and rescue, while it's a principal function of the Coast Guard, it's not the only function. Safety and security is another.

We have crew members who run police vessels, who work with the RCMP on vessels, and with the Ontario Provincial Police, for example. There is a security function in some of the patrols that the Coast Guard does. The icebreaking is critical. Maintaining the buoys doesn't sound like very much, but it really enhances the safety of boats coming in.

A number of important jobs that the Coast Guard does are not primarily search and rescue, such as environmental response and often taking the lead in cleaning up spills on the water, et cetera. There is a vast scope of Coast Guard responsibilities.

I believe we provided you with our policy paper on arming, and Mike will talk specifically about arming.

**Mr. Teeter:** To make a point, there are so many things the Coast Guard is responsible for. Environmental protection these days is very important function and increasingly so. There is also the issue of Arctic sovereignty, and icebreaking is critical to so many northern communities.

There is a tendency to overplay the arming issue and make it sound like a big deal. The real issue is that when the Coast Guard is in a security role, they don't have the police powers with them. If you don't have a policeman on the vessel, you can't do anything. You just sit there and watch as people break the law because you have no power.

comparaissant devant votre comité et nous étions extrêmement ravis de constater l'utilité de notre comparution devant le comité à l'époque puisque nous avons atteint nos objectifs et que les résultats sont encore là aujourd'hui.

**Le sénateur Christmas :** Je crois qu'il est important de dire que la Garde côtière offre un service exceptionnel à la population canadienne.

J'ai remarqué que, dans vos commentaires, vous qualifiez la Garde côtière de service essentiel. D'après moi, le service essentiel par excellence que fournit la Garde côtière est le service de recherche et sauvetage. Ce n'est peut-être pas tout à fait exact, mais c'est la vision que j'en ai.

Cela étant dit, j'ai un peu de difficulté à comprendre pourquoi vous pensez qu'il faudrait songer à armer les représentants de la Garde côtière.

**Mme Collins :** Je vais répondre à votre question, mais je vais demander à Mike de compléter ma réponse.

L'activité de recherche et sauvetage est une fonction principale de la Garde côtière, mais ce n'est pas la seule. La GCC a également pour mission d'assurer la sûreté et la sécurité.

Certains de nos membres d'équipage naviguent sur des embarcations de la police et travaillent avec la GRC et la Police provinciale de l'Ontario, par exemple. Certaines patrouilles de la Garde côtière exercent une fonction de sécurité. La fonction des brise-glaces est extrêmement importante. L'entretien des bouées ne semble pas être une tâche majeure, et pourtant cela permet d'améliorer la sécurité des bateaux qui rentrent au port.

Les missions importantes de la Garde côtière ne se limitent pas à la recherche et au sauvetage. La GCC participe également à des interventions environnementales et prend souvent la direction des opérations de nettoyage des déversements aquatiques, et cetera. Les responsabilités de la Garde côtière sont extrêmement vastes.

Je crois que nous vous avons remis notre document d'orientation sur l'armement. Mike va vous parler plus précisément de cette question.

**M. Teeter :** J'aimerais rappeler que la Garde côtière exerce de nombreuses fonctions. De nos jours, la protection de l'environnement est une fonction très importante et elle le sera de plus en plus. Il y a aussi la question de la souveraineté dans l'Arctique et les services de brise-glaces sont indispensables pour de nombreuses communautés nordiques.

On a tendance à donner trop d'importance à la question de l'armement. La réalité, c'est que lorsque les agents de la Garde côtière exercent un rôle de sécurité, ils n'ont pas les pouvoirs de la police. S'il n'y a pas un policier à bord, ils ne peuvent rien faire. Ils doivent se contenter d'observer les contrevenants et ils ne peuvent rien faire, parce qu'ils n'ont aucun pouvoir d'intervention.

The issue about arming is simply one of being efficient. Let's rationalize. Why do we have to call in the RCMP and have them do something, or the navy has to get involved? To me, it is just logical to have that capability in the Coast Guard.

As I said, we get caught up in it because it seems like such a big deal to arm an organization. I know the CBSA went through this to some extent, but in the grand scheme of things, it really is quite consistent with what coast guards do around the world. They have the power to take action on the seas and we don't. We are just saying let's get with the modern age.

**Ms. Collins:** Poaching by foreign vessels off the east coast of Newfoundland or Labrador is a specific example. The Coast Guard can be there and put a stop to it, but they can't enforce any law when they come into Canadian waters. They have to call others to come and actually enforce the law.

What they can do is try to stop them from actually crossing into Canadian waters. In talking to the fishers on the East Coast, especially with what is happening with lobster and salmon currently, these foreign vessels break the law by coming from international waters into Canadian waters, scooping with the new, modern nets they have that can go along and then pull back, while the Coast Guard vessel sits there monitoring them but has to call another agency to come and actually make an arrest.

**Senator Raine:** Thank you very much. This has been very interesting. I'm really glad we have you at the committee today.

I have been following the situation on the West Coast with regard to the Coast Guard and the lighthouses and of course the Marine Communications and Traffic Service Centre in Comox that was closed last May. I have had numerous reports sent to me of very serious holes in our safety system out there. I'm wondering what role the UCTE is playing in trying to get that rectified, because it was not just a communications system; it was also a lighthouse. From their windows, they could see the hazardous rocks which are now apparently in a dead zone from mayday radio reception in Victoria. Could you update us on what is happening there?

**Ms. Collins:** I can try. We are not the lead for the radio operators; they are another union.

S'ils étaient armés, ils pourraient être plus efficaces. Essayons d'analyser les choses de manière rationnelle. Pourquoi devons-nous faire appel à la GRC pour leur demander d'intervenir, ou demander la participation de la marine? Pour moi, il paraît tout à fait logique d'accorder cette capacité à la Garde côtière.

Comme je l'ai dit, on se laisse impressionner parce que cela paraît extraordinaire d'accorder à une organisation le droit d'utiliser des armes. Je sais que l'ASFC a vécu la même situation, mais, globalement, c'est tout à fait conforme aux attributions des autres services de garde côtière dans le monde. Ils ont le pouvoir d'utiliser des armes pour intervenir en mer, alors que nous ne l'avons pas. Tout ce que nous disons, c'est qu'il est temps d'entrer dans l'ère moderne.

**Mme Collins :** La pêche illégale à laquelle se livrent des bateaux de pêche étrangers au large de la côte Est de Terre-Neuve-et-Labrador est un bon exemple. La Garde côtière peut être là et s'opposer à ces activités, mais elle ne peut pas faire appliquer la loi quand ces pêcheurs pénètrent dans les eaux canadiennes. La Garde côtière doit appeler d'autres autorités pour faire appliquer la loi.

La Garde côtière peut essayer d'empêcher ces braconniers de pénétrer dans les eaux canadiennes. Il suffit de parler aux pêcheurs de la côte Est pour comprendre ce qui se passe actuellement dans la pêche au homard et au saumon. Ces bateaux de pêche étrangers enfreignent la loi en pénétrant dans les eaux canadiennes à partir des eaux internationales. Ils sont équipés de nouveaux filets modernes qu'ils traînent le long de la limite et remontent ensuite au large, tandis que les navires de la Garde côtière restent là à les surveiller. Mais il faut faire appel à un autre organisme pour intervenir et procéder à une arrestation.

**La sénatrice Raine :** Merci beaucoup. Votre témoignage est très intéressant. Je suis très contente que vous comparaisiez aujourd'hui devant notre comité.

Je suis la situation sur la côte Ouest au sujet de la Garde côtière et des phares, et bien entendu à propos du centre des Services de communications et de trafic maritimes de Comox qui a fermé ses portes en mai dernier. Plusieurs personnes m'ont signalé de très graves lacunes dans le système de sécurité de cette région. Je me demande ce que fait l'UCET pour tenter de remédier à cette situation, car ce n'est pas un simple système de communications; c'est aussi un phare. De leurs fenêtres, les gardiens pouvaient voir la zone rocheuse dangereuse qui est apparemment désormais une zone morte, sans possibilité de communication avec Victoria pour lancer un appel radio d'urgence. Pouvez-vous nous donner les dernières nouvelles sur ce qui se passe là-bas?

**Mme Collins :** Je vais essayer. Nous ne sommes pas le principal représentant des opérateurs radio; ils appartiennent à un autre syndicat.

We certainly have been supportive. When we sit at the union-management consultation with the Coast Guard and the commissioner, we support them 200 per cent. We've done some joint work together, but we cannot speak for radio operators because they are not our members.

But they are in a bad situation as well with the cuts. With the modern age, the Coast Guard believes that they can do a wider scope and not have the number of radio operation centres that they have. The dispute is between the two of them.

**Senator Raine:** But you do represent lightkeepers. My understanding is that the communications centre in Comox actually served as a light station.

**Ms. Collins:** Not to my knowledge. There is a light there, and we have two members that are there and they remain there. I know that last season one of them was a student, but I'm not sure of the link with the radio operators and the actual light.

**Senator Raine:** If the Coast Guard was its own operating agency, how would it relate to those radio operators?

**Ms. Collins:** They would be part of the Coast Guard and part of the separate statutory operating agency. They would remain part of the Coast Guard. They have always been Coast Guard. They were originally with Transport when the Coast Guard was with Transport, and they transferred over as part of the Coast Guard entity when the Coast Guard transferred to the Department of Fisheries and Oceans.

**Senator Raine:** I'm surprised to find that there are different unions inside the Coast Guard with their own turf. Are there other unions as well?

**Ms. Collins:** There are the Ships' Officers, the guild; IBEW and one other. There is the guild, IBEW, us and UNIFOR, which represents the radio operators.

We are by far the largest. I explained earlier the number of groups we represent. The Ships' Officers would be represented by the guild; the engineers would be represented by PIPS or IBEW. IBEW were there for some of the new electronics, et cetera, onboard vessels; and us.

**Senator Raine:** To get it clear, with regard to SAR, in terms of the services that are provided by unions to their members, it's not unified?

**Ms. Collins:** Well, we all believe we provide the best service to our members to meet the needs of our members. Certainly all the unions work collaboratively together when addressing the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans. We always have a meeting beforehand so that we are all on the same page

Il est clair que nous leur avons apporté notre soutien. Nous les soutenons à 200 p. 100 lorsque nous prenons part à des consultations entre le syndicat et la direction de la Garde côtière, en compagnie de la commissaire. Nous avons collaboré avec les opérateurs radio, mais nous ne pouvons nous prononcer en leur nom, puisqu'ils ne sont pas membres de notre syndicat.

Leur situation n'est pas brillante, à cause des compressions. La Garde côtière considère qu'à l'ère moderne, les télécommunications peuvent avoir une plus grande portée et qu'il n'est pas nécessaire de disposer d'autant d'opérateurs radio. Les deux parties s'opposent à ce sujet.

**La sénatrice Raine :** Mais vous représentez les gardiens de phare. Je crois savoir que le centre des communications à Comox servait de phare.

**Mme Collins :** Pas à ma connaissance. Il y a bien un phare là-bas et nous avons deux membres qui y demeurent. Je sais que, la saison dernière, l'un d'entre eux était aux études, mais je ne suis pas certaine du lien qui existe entre les opérateurs radio et le phare.

**La sénatrice Raine :** Si la Garde côtière avait son propre statut d'organisme de service, quels seraient ses liens avec ces opérateurs radio?

**Mme Collins :** Ils feraient partie de la Garde côtière et de l'organisme distinct de service créé par une loi. Ils continueraient à faire partie de la Garde côtière, comme cela a toujours été. À l'origine, ils faisaient partie du ministère des Transports, lorsque la Garde côtière relevait de ce ministère, puis ils ont été transférés à la Garde côtière lorsque celle-ci est passée sous la responsabilité du ministère des Pêches et des Océans.

**La sénatrice Raine :** Je suis surprise d'apprendre qu'à l'intérieur de la Garde côtière, il existe différents syndicats qui ont tous leur propre territoire. Est-ce qu'il y a encore d'autres syndicats?

**Mme Collins :** Il y a les officiers de navire, la guilde; la Fraternité internationale des ouvriers en électricité et un autre. Il y a la guilde, la FIOE, notre syndicat et UNIFOR, qui représente les opérateurs radio.

Nous sommes de loin le syndicat qui a le plus de membres. J'ai expliqué un peu plus tôt le nombre de groupes que nous représentons. Les officiers de navire sont représentés par la guilde; les ingénieurs par l'IPFPC ou la FIOE. Les membres de la FIOE ont participé à l'installation des nouveaux systèmes électroniques et autres à bord des navires; et notre syndicat.

**La sénatrice Raine :** Pour parler clairement, on peut donc dire que, dans le secteur de la recherche et du sauvetage, les services fournis par les syndicats à leurs membres ne sont pas unifiés?

**Mme Collins :** Eh bien, nous pensons tous offrir le meilleur service à nos membres afin de répondre à leurs besoins. Il est clair que tous les syndicats collaborent entre eux lorsqu'ils s'adressent à la Garde côtière et au ministère des Pêches et des Océans. Nous nous réunissons toujours auparavant, de manière à ce que

before we walk in to discuss an issue. We all bargain through collective bargaining based on what our members give us as the priorities.

Pretty much all departments and all entities have different unions.

**Senator Raine:** I respect that. Thank you very much.

**Senator Watt:** Thank you for your excellent presentation. It doesn't really put me in a position of feeling secure, knowing where I come from. We do have very strong neighbours who might be considered a far distance away when you look at it from the South, but when you look at from the North, they are only in our backyard. This is an area that I'm going to cover because of information that you have brought to my attention, namely that there is a problem in regard to the governance. I understood you clearly on that. Hopefully, you will succeed on the point that you are trying to arrive at.

It is well-known that our fleets are not enough. When you take a look at the Arctic, if we don't have the sufficient infrastructure and equipment in place, somebody else will move in and take the responsibility. I say that because when you look at the question of Arctic sovereignty, I've been dealing with that issue over the last seven years, looking at the legal side, the continental shelf and the possibilities. I have been doing some studying regarding the rights I have to take it into consideration, knowing that development is coming.

I'm looking at the domestic aspects of it, as well as the international aspects. What worries me is hearing you state that our government or our country is not really in a good place to be able to say that we have this and we have that and, therefore, we can do things on our own. We have to start realizing that we would have to go outside of our jurisdiction to get help if there is a disaster — even before a disaster.

As you mentioned, the Arctic has to be policed somehow. If we have fleets that are not equipped to deal with that, they will see that the other side is equipped. Are they going to run in the opposite direction? That comes to mind at times, knowing that we are not able to say that we are in a safe position to exercise our sovereignty.

I'm saying that because the American side is talking about territorial waters. They also are talking about it not being within Canadian waters. Canadians are now trying to emphasize that these are internal waters and, therefore, under Canadian jurisdiction.

When those matters start surfacing, which will happen in due time — probably when the economy gets a little better internationally — it will have a great deal of impact on the Inuit living in the Arctic. On the one hand we are not really directly participating, as much as we have tried to emphasize that we have to be there and have to directly participate. But that's not really what is happening at the moment. I guess you are alarming us in

nous soyons sur la même longueur d'onde avant d'aborder des discussions. Lors des négociations collectives, nous nous appuyons tous sur les priorités qui nous ont été indiquées par nos membres.

Il y a différents syndicats dans presque tous les ministères et toutes les organisations.

**La sénatrice Raine :** Je comprends cela. Merci beaucoup.

**Le sénateur Watt :** Merci pour votre excellente présentation. Sachant d'où je viens, je ne suis pas tellement rassuré. Nous avons des voisins qui, vus du Sud, peuvent paraître assez éloignés, mais quand on habite dans le Nord, on se rend compte qu'ils sont juste de l'autre côté de la clôture. C'est un aspect sur lequel j'ai envie de revenir en raison des informations que vous nous avez données, notamment en ce qui a trait au problème de gouvernance. Je vous ai très bien compris là-dessus. J'espère que vous réussirez à obtenir les changements que vous demandez.

Tout le monde sait que nos flottes ne sont pas suffisantes. Dans le cas de l'Arctique, si nous n'avons pas l'infrastructure et l'équipement nécessaires sur place, quelqu'un d'autre viendra s'y installer. Je vous dis cela parce que je pense à la souveraineté de l'Arctique, une question sur laquelle je me penche depuis sept ans, étudiant les aspects juridiques, le plateau continental et les diverses possibilités. J'ai étudié les droits qu'il faut prendre en considération, sachant que les activités de développement sont pour bientôt.

Je m'intéresse aux aspects nationaux et aux aspects internationaux. Je m'inquiète de vous entendre dire que notre gouvernement ou notre pays n'est pas vraiment préparé à défendre ce qui lui appartient et à agir par lui-même. Nous devons commencer à comprendre qu'il faudrait faire appel à d'autres pays si nous devons faire face à une catastrophe — et peut-être même avant.

Comme vous l'avez mentionné, nous devons exercer un certain contrôle sur l'Arctique. Si nos flottes ne sont pas équipées, comment pourraient-elles faire face à des flottes étrangères qui, elles, sont équipées. Allons-nous nous enfuir dans la direction opposée? On ne peut pas s'empêcher d'y penser, puisqu'on ne peut pas dire que nous soyons dans une position sûre pour exercer notre souveraineté.

J'aborde cette question parce que nos voisins américains parlent d'eaux territoriales. Ils disent également que ce ne sont pas des eaux canadiennes. Les Canadiens tentent maintenant de montrer que ce sont des eaux intérieures qui relèvent par conséquent des compétences canadiennes.

Quand ces questions seront soulevées, ce qui arrivera un jour — probablement lorsque l'économie internationale ira mieux — elles auront des conséquences graves pour les Inuits qui vivent dans l'Arctique. En revanche, nous ne participons pas vraiment directement. Nous tentons de souligner l'importance pour nous d'être là et de participer directement. Mais ce n'est pas ce qui se passe en ce moment. En fait, vous voulez gentiment nous alerter

a nice way, basically covering the issue of the lack of trained people, the lack of equipment, things of that nature, and the restructuring you are talking about.

Mr. Chairman, all I can say on this issue is that this will probably become an ongoing issue. At some point down the road, we will have to put together a package of recommendations regarding what we consider is doable.

I don't have a real question other than to say that I support your endeavour in terms of what you're trying to get.

**The Chair:** Would you like to comment, Ms. Collins?

**Ms. Collins:** I agree with what you're saying. We have just faced the lay-offs and closure of the Port of Churchill, which is the gateway to the North.

We had proposed, when we were meeting with the government and the Department of Transport, the deputy minister, that the Coast Guard could have a role in the Port of Churchill. We requested that it be returned to the port authority. It would be devastating to the community of Churchill, which is a fairly small community, but everybody has forgotten that it is the water gateway to the North, so it has huge impact on what is happening with the North.

We did propose how we saw the Coast Guard playing a role in the North, specifically in Churchill, and in Hay River as well.

**Senator Watt:** I'm quite familiar with that area because I've been in Churchill, Manitoba. It was not only one visit; I lived there once and I know the gateway aspects of it.

At the same time, we also have to think about having the instrument that we need to provide services to the people, and they have to somehow get closer to the Arctic because they're so far away. By the time that they get to the point where they are trying to rescue a person, maybe that person is already dead. It has happened a number of times. So as much as I hear what you are saying about Churchill, Manitoba, there are some other areas in the High North that also have to be looked at.

**The Chair:** On behalf of committee members, I want to thank our witnesses for a very informed discussion and great interaction with senators. We look forward to taking some of the concerns you have raised, and some of the suggestions you have made to us, as we continue on with our study.

I thank you for your positive and courteous comments on our lighthouse study and hopefully when we present this report we'll get some comments of a similar nature from you, too.

(The committee adjourned.)

en pointant essentiellement la pénurie de spécialistes, le manque d'équipement et ce genre de choses, ainsi que la nécessité de restructurer l'organisme.

Monsieur le président, tout ce que je peux dire, c'est que cette question continuera probablement de se poser. Il faudra, un moment donné, présenter une série de recommandations exposant les mesures que nous jugeons faisables.

Je n'ai pas véritablement de questions à vous poser. Je voulais simplement vous dire que j'appuie les changements que vous réclamez.

**Le président :** Avez-vous un commentaire à ajouter, madame Collins?

**Mme Collins :** Je partage votre point de vue. Nous venons d'être confrontés à des licenciements et à la fermeture du port de Churchill, la porte d'entrée du Nord.

Lorsque nous avons rencontré le gouvernement et le ministère des Transports, le sous-ministre, nous avons proposé que la Garde côtière joue un rôle dans le port de Churchill. Nous avons demandé qu'elle retourne à l'administration portuaire. Ce serait catastrophique pour la collectivité de Churchill, une agglomération relativement petite, mais tout le monde semble avoir oublié qu'elle est la porte d'entrée du Nord. Par conséquent, Churchill est intimement lié à ce qui se passe dans le Nord.

Nous avons proposé que la Garde côtière joue un rôle dans le Nord, en particulier à Churchill, mais aussi à Hay River.

**Le sénateur Watt :** Je connais bien cette région et en particulier Churchill, au Manitoba. Je n'y suis pas allé en visiteur, puisque j'y ai vécu et je comprends parfaitement qu'il s'agit d'une porte d'entrée.

Parallèlement, nous devons aussi prévoir de nous doter du matériel nécessaire pour offrir des services à la population et nous rendre plus près de l'Arctique, étant donné que ces populations vivent dans des régions si éloignées. La distance est tellement grande que lorsque les secours arrivent, il se peut que la personne à secourir soit déjà morte. C'est arrivé plusieurs fois. Vous avez mentionné Churchill, au Manitoba, mais il y a aussi d'autres endroits dans le Grand Nord auxquels il faudrait s'intéresser.

**Le président :** Au nom des membres du comité, je tiens à remercier nos témoins pour la discussion très instructive à laquelle ils ont participé ainsi que pour leurs interactions avec les sénateurs. Nous allons poursuivre notre étude et nous ne manquerons pas de prendre en considération les préoccupations que vous avez soulevées, ainsi que les suggestions que vous avez proposées.

Je vous remercie pour les commentaires positifs et courtois que vous avez faits au sujet de notre étude sur les phares et j'espère que vos commentaires seront aussi élogieux lorsque nous présenterons notre prochain rapport.

(La séance est levée.)





WITNESSES

**Tuesday, January 31, 2017**

*CHC Helicopter Canada:*

Sylvain Allard, President and CEO.

*CHC Helicopter:*

Barry Parsons, Senior Vice-President, Global;

Michael Fry, Director Commercial — SAR/EMS, Global;

Ian McLuskie, Senior Manager — SAR/EMS, Global.

**Tuesday, February 7, 2017**

*Union of Canadian Transportation Employees:*

Christine Collins, National President;

Michael Teeter, Political Advisor.

TÉMOINS

**Le mardi 31 janvier 2017**

*CHC Helicopter Canada :*

Sylvain Allard, président et chef de la direction.

*CHC Helicopter :*

Barry Parsons, vice-président directeur, Global;

Michael Fry, directeur commercial — SAR/EMS, Global;

Ian McLuskie, cadre supérieur — SAR/EMS, Global.

**Le mardi 7 février 2017**

*Union canadienne des employés des transports :*

Christine Collins, présidente nationale;

Michael Teeter, conseiller politique.