

[Texte]

port, determined in turn by the kind of cargo that is handled at the respective ports.

Mr. McRae: Who pays, for instance, now for these various things? At one particular point, for instance, the RCMP had a patrol craft in the harbour as well as did the harbour police and then we got down to just the one and now I understand Mr. Quail has a small operation there. Who pays for these things?

What I really am concerned about is, was it cheaper to do it the old way or was it cheaper to do it the old way or was it cheaper to bring in all these other groups and sort of spread it around? Eventually the people of Canada pay. Would it not have been better had the Harbour Commission come along and said, "We have these particular roles; what is the best way to divvy them up? We keep them and you divvy up some money or you want to pick up a piece and you want to pick up a piece". I am worried about this because I think we are paying more and we may be getting less.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, although the Coast Guard had to pick up some additional costs, I think if we were to consider the operation totally on balance, then I would—and we did—agree with the action taken by the Harbour Commission at Thunder Bay that it was one that made some degree of sense.

Mr. McRae: What are the costs, Mr. Quail, in your operation? What proportion of the costs would you attribute to, say, Thunder Bay Harbour and what portion would you attribute to other harbours in the area, to the shoreline and along the area?

Mr. R. Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): I would like to step back just one little step. From a ship's safety point of view, you have port wardens to inspect the bulk cargoes, you have ship safety officers there for regulatory enforcement. That is not something new. They have been there for a long time and we do that at ports across the country.

Mr. McRae: The Coast Guard does?

Mr. Quail: The Coast Guard does that. Nothing has happened in the last year, two years or three years that has changed that; that has been ongoing and it is continuing. I do not know what the complete staff up there is. We have two ship safety officers but I cannot just off the top of my head give you exactly what the breakdown would be, for instance, in ship safety.

Mr. McRae: What about small craft?

Mr. Quail: Coming to the question of search and rescue, it was agreed, I think we explained, we developed the SAR on a national basis. It was determined on the basis of need that there was a requirement in there for a SAR craft and that the Commission could no longer afford to carry that role any further. In other areas of the country we have crash boats, if that is what you want to call them, located strategically around Canada and it was decided that we would move and put one of those into that location. We have a temporary type

[Traduction]

déterminé par les besoins de surveillance policière dans chaque port particulier, ce qui à son tour est déterminé par le type de marchandises manutentionnées.

M. McRae: Qui paye pour ces divers services? Par exemple, à un certain moment, la GRC avait une vedette dans le port, tout comme la police portuaire; puis, nous n'en avons plus eu qu'une seule et maintenant, je crois que M. Quail y a un petit service. Qui paye pour ces choses?

Je veux vraiment savoir si c'était plus économique de procéder de l'ancienne façon ou s'il est plus économique de confier ces responsabilités à tous ces autres groupes et de partager ainsi les tâches? Éventuellement, ce sont les contribuables qui payent. N'aurait-il pas été préférable que le Conseil des ports nationaux dise voici ce qu'il nous faut faire; quelle est la meilleure façon de partager la tâche? Voulez-vous que nous fassions tout le travail et que vous nous remboursiez certains frais ou si vous voulez faire une partie du travail et couvrir une partie des frais? Ces questions me préoccupent car je crois que nous payons plus et que nous avons peut-être un service moindre.

M. Sinclair: Monsieur le président, quoique la Garde côtière ait dû absorber certains frais supplémentaires, je crois que si nous tenons compte de l'ensemble de l'opération, nous convenons que les mesures adoptées par le Conseil des ports nationaux à Thunder Bay avaient un certain bon sens.

M. McRae: Quel est le coût de votre service, monsieur Quail? Quelle portion de ces coûts est attribuable au port de Thunder Bay, par exemple, et quelle portion serait attribuable à d'autres ports dans cette région, le long de cette rive?

M. R. Quail (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne): J'aimerais prendre un certain recul. Pour ce qui est de la sécurité des navires, il y a des surveillants de ports qui inspectent les marchandises en vrac et il y a des agents de la sécurité des navires qui s'occupent de l'application des règlements. Il n'y a là rien de nouveau. Ce travail est effectué depuis très longtemps dans tous les ports du pays.

M. McRae: Par la Garde côtière?

M. Quail: En effet, par la Garde côtière. Au cours des deux ou trois dernières années, il ne s'est rien produit pour modifier cette procédure qui est toujours en cours. Je ne sais pas exactement quel est notre effectif là-bas. Je sais que nous avons deux agents de sécurité des navires, mais je ne peux vous dire au pied levé le nombre exact d'employés qui s'occupent de ce service.

M. McRae: Qu'en est-il des petites embarcations?

M. Quail: Abordons la question de la recherche et du sauvetage. Je crois que nous avons expliqué qu'on avait convenu d'élaborer le programme de recherche et de sauvetage à l'échelle nationale. Compte tenu des besoins, on a déterminé qu'il était nécessaire d'avoir un navire de recherche et de sauvetage et que la Commission ne pouvait plus se permettre d'assurer ce rôle. Dans d'autres régions du pays, nous avons des navires de « naufrage », si on peut utiliser cette expression, qui sont placés à des endroits stratégiques; on a décidé d'instal-