

[Text]

operators for the training of crewmen in all aspects of seamanship, but with a particular emphasis on marine emergency training.

Mr. Quail, could you comment in a little more detail on the points raised by Mr. Penner?

**The Chairman:** Mr. Quail, I thought we were never going to get to you.

**Mr. Randal Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Canada):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Penner, I am not sure I have all your questions but I will go through them. Yes, we do have a situation where we do grant exemptions. These exemptions are granted upon application to ship safety people within the coast guard. These exemptions are considered by the ship safety officers and granted on the basis of equivalency. Of course, we also take into consideration the economic factor, especially on some of the smaller ships, that people who have not sat for all of the exams but are still considered qualified on the basis of equivalency for a limited number of trips would be granted an exemption to sail with that vessel.

The question dealing with the report that we issued and our comments to Justice MacKay's recommendations are quite factual. The answer to that is yes.

With respect to training, we have had established for approximately four years in Canada, what we call a national advisory council on marine training. On this committee we have representatives of industry, representatives of union, and obviously representatives of coast guard and government; also Manpower dealing with retraining. There has been a program developed across the country to the tune of \$10 million which is presently being installed. That is the reference to Port Colborne; it is also the reference to facilities in Quebec.

We have also participated in the provinces and have signed agreements with the provinces in this field not only with respect to marine emergency duty but general training for upgrading of certificates; that is, with Newfoundland, the three maritime provinces, Quebec, Ontario and B.C. We have an extensive program of loan of equipment, of providing equipment and the maintaining of equipment, all to the tune of \$10 million over about a five-year period. At the present time At the present time this group, the national advisory council on marine training, is reviewing the work that has been done to date, with a view to seeing how we should proceed into the future and what else is required.

• 1105

With respect to Justice Mackay's report, we have had meetings with the unions, we have had meetings with the users, all with the view, as pointed out in the press release, that we would deal with each and every recommendation. Some of them are being dealt with very quickly, some of them are taking a little bit longer. There have been surveys carried out on Great Lakes fleet during this year and a survey of an additional 50 vessels is to be undertaken over the winter and

[Translation]

des Lacs canadiens en vue de la formation des membres d'équipage sur toutes les manœuvres en mer et particulièrement les fonctions d'urgence.

Monsieur Quail, pourriez-vous apporter quelques précisions sur les points soulevés par M. Penner?

**Le président:** Monsieur Quail, vous avez enfin la parole.

**M. Randal Quail (sous-commissaire, Garde côtière canadienne, Transports Canada):** Merci, monsieur le président.

M. Penner, je ne suis pas sûr d'être en mesure de répondre à toutes vos questions mais je vais néanmoins les passer toutes en revue. Oui, il arrive que nous accordions des exemptions. Celles-ci sont octroyées après qu'une demande en ce sens ait été adressée au personnel de sécurité des navires de la Garde côtière. Les officiers de sécurité des navires étudient les demandes et accordent les exemptions sur la base d'un critère d'équivalence. Bien sûr, et c'est notamment le cas sur un petit navire, une exemption, valable pour un nombre limité de voyages sur ce navire, peut être accordée aux personnes qui n'ont pas passé tous les examens mais qui sont quand même qualifiés en fonction du critère d'équivalence.

Aux questions concernant le rapport que nous avons publié et nos commentaires sur les recommandations du juge Mackay, notre réponse fut oui.

En ce qui concerne la formation, nous avons établi il y a environ quatre ans au Canada ce qu'on appelle un conseil consultatif national sur la formation maritime. Ce comité est constitué de représentants de l'industrie, du syndicat et, bien sûr, de représentants de la garde côtière et du gouvernement; des représentants du ministère de la main-d'œuvre s'occupent du recyclage. Un programme de 10 millions de dollars a été mis au point à l'échelle du pays et est mis en œuvre actuellement. Voilà pour Port Colborne et également pour les centres du Québec.

Nous sommes également intervenu au niveau des provinces avec lesquelles nous avons signé des accords non seulement en ce qui concerne les fonctions d'urgence en mer mais aussi en ce qui touche la formation générale pour la valorisation des certificats. Ces provinces sont Terre-Neuve, les trois provinces maritimes, le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique. Nous avons un vaste programme quinquennal de 10 millions de dollars portant sur le prêt, la fourniture et l'entretien de matériel. Actuellement, le conseil consultatif national sur la formation maritime examine les travaux qui ont été faits jusqu'à présent dans le but d'établir une ligne de conduite pour l'avenir et de déterminer les autres besoins.

En ce qui concerne le rapport du juge Mackay, nous avons eu des réunions avec les syndicats et avec les utilisateurs afin de faire ressortir dans le communiqué de presse notre intention de tenir compte de chacune des recommandations. Certaines d'entre elles sont traitées très rapidement, d'autres nécessitent un peu plus de temps. Des enquêtes ont été menées sur la flotte des grands lacs cette année, et une autre enquête sur 50 navires supplémentaires doit être entreprise au cours de l'hiver