

SENATE



SÉNAT

CANADA

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

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

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

NATIONAL SECURITY
AND DEFENCE

SÉCURITÉ NATIONALE
ET DE LA DÉFENSE

Chair:

The Honourable GWEN BONIFACE

Présidente :

L'honorable GWEN BONIFACE

Wednesday, November 22, 2017
Monday, November 27, 2017

Le mercredi 22 novembre 2017
Le lundi 27 novembre 2017

Issue No. 17

Fascicule n° 17

First meeting:

Election of the chair

Première réunion :

Élection à la présidence

and

et

First meeting:

Bill C-23, An Act respecting the preclearance of
persons and goods in Canada and the United States

Première réunion :

Projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de
personnes et de biens au Canada et aux États-Unis

APPEARING:

The Honourable Ralph Goodale, P.C., M.P.,
Minister of Public Safety and Emergency Preparedness

COMPARAÎT :

L'honorable Ralph Goodale, C.P., député,
ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Gwen Boniface, *Chair*

The Honourable Jean-Guy Dagenais, *Deputy Chair*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	McIntyre
Brazeau	Richards
* Day	* Smith
(or Mercer)	(or Martin)
Doyle	* Woo
Griffin	(or Saint-Germain)
* Harder, P.C.	
(or Bellemare)	
(or Mitchell)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Griffin replaced the Honourable Senator McPhedran (*November 27, 2017*).

The Honourable Senator McPhedran replaced the Honourable Senator Griffin (*November 23, 2017*).

The Honourable Senator Griffin replaced the Honourable Senator McPhedran (*November 22, 2017*).

The Honourable Senator McIntyre was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Doyle was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Boisvenu was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Dagenais was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Brazeau was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Kenny was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Richards was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Boniface was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator McPhedran was added to the membership (*November 20, 2017*).

The Honourable Senator Jaffer was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Présidente : L'honorable Gwen Boniface

Vice-président : L'honorable Jean-Guy Dagenais

Vice-président : L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	McIntyre
Brazeau	Richards
* Day	* Smith
(ou Mercer)	(ou Martin)
Doyle	* Woo
Griffin	(ou Saint-Germain)
* Harder, C.P.	
(ou Bellemare)	
(ou Mitchell)	

* 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 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Griffin a remplacé l'honorable sénatrice McPhedran (*le 27 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice McPhedran a remplacé l'honorable sénatrice Griffin (*le 23 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Griffin a remplacé l'honorable sénatrice McPhedran (*le 22 novembre 2017*).

L'honorable sénateur McIntyre a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Doyle a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Boisvenu a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Dagenais a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Brazeau a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Kenny a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Richards a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Boniface a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice McPhedran a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 20 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Jaffer a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

The Honourable Senator Kenny was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator Lankin, P.C. was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator Dagenais was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator Saint-Germain was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator Boisvenu was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator White was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator Boniface was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator McPhedran was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator Griffin was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 19, 2017*).

The Honourable Senator Beyak was removed from the membership of the committee, substitution pending (*September 20, 2017*).

The Honourable Senator Griffin was added to the membership (*September 12, 2017*).

The Honourable Senator Moncion was removed from the membership of the committee, substitution pending (*September 12, 2017*).

The Honourable Senator Moncion replaced the Honourable Senator Griffin (*September 12, 2017*).

The Honourable Senator Griffin replaced the Honourable Senator Moncion (*September 8, 2017*).

The Honourable Senator McPhedran replaced the Honourable Senator Hartling (*June 16, 2017*).

L'honorable sénateur Kenny a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Lankin, C.P., a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Dagenais a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Saint-Germain a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénateur Boisvenu a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénateur White a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Boniface a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice McPhedran a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Griffin a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 novembre 2017*).

L'honorable sénatrice Beyak a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 20 septembre 2017*).

L'honorable sénatrice Griffin a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 12 septembre 2017*).

L'honorable sénatrice Moncion a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 12 septembre 2017*).

L'honorable sénatrice Moncion a remplacé l'honorable sénatrice Griffin (*le 12 septembre 2017*).

L'honorable sénatrice Griffin a remplacé l'honorable sénatrice Moncion (*le 8 septembre 2017*).

L'honorable sénatrice McPhedran a remplacé l'honorable sénatrice Hartling (*le 16 juin 2017*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, of Thursday, November 9, 2017:

The order was called for resuming debate on the motion of the Honourable Senator Black, seconded by the Honourable Senator Mitchell, for the second reading of Bill C-23, An Act respecting the preclearance of persons and goods in Canada and the United States.

The question being put on the motion, it was adopted, on division.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Bellemare moved, seconded by the Honourable Senator Harder, P.C., that the bill be referred to the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 9 novembre 2017 :

L'ordre du jour appelle la reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Black, appuyée par l'honorable sénateur Mitchell, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis.

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénatrice Bellemare propose, appuyée par l'honorable sénateur Harder, C.P., que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

La greffière du Sénat par intérim,

Nicole Proulx

Interim Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 22, 2017
(42)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12 p.m., in room 2, Victoria Building, for the purpose of holding its reorganization meeting, pursuant to the order of the Senate of November 7, 2017.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Boniface, Brazeau, Dagenais, Doyle, Griffin, McIntyre and Richards (8).

In attendance: Daniel McBryde and Constance Naud-Arcand, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of the Senate of November 7, 2017, the clerk presided over the election of the chair.

The Honourable Senator Dagenais moved:

That the Honourable Senator Boniface do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The clerk invited Senator Boniface to take the chair.

The chair presided over the election of two deputy chairs.

The Honourable Senator McIntyre moved:

That the Honourable Senator Dagenais be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Griffin moved:

That the Honourable Senator Kenny be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Boisvenu moved:

That the Subcommittee of Agenda and Procedure be composed of the chair and two deputy chairs; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 12:06 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 22 novembre 2017
(42)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à midi, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, pour tenir sa réunion de réorganisation, conformément à l'ordre du Sénat du 7 novembre 2017.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Boniface, Brazeau, Dagenais, Doyle, Griffin, McIntyre et Richards (8).

Également présents : Daniel McBryde et Constance Naud-Arcand, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre du Sénat du 7 novembre 2017, le greffier du comité préside à l'élection à la présidence.

L'honorable sénateur Dagenais propose :

Que l'honorable sénatrice Boniface soit élue présidente du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier invite la sénatrice Boniface à assumer la présidence.

La présidente préside à l'élection de deux vice-présidents.

L'honorable sénateur McIntyre propose :

Que l'honorable sénateur Dagenais soit vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénatrice Griffin propose :

Que l'honorable sénateur Kenny soit vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Boisvenu propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidente et des deux vice-présidents;

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 12 h 6, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Monday, November 27, 2017
(43)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 1:01 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Gwen Boniface, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Boniface, Brazeau, Dagenais, Griffin, McIntyre and Richards (7).

Other senator present: The Honourable Senator Black (1).

In attendance: Daniel McBryde and Constance Naud-Arcand, Analysts, 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, November 9, 2017, the committee began its consideration of Bill C-23, An Act respecting the preclearance of persons and goods in Canada and the United States.

APPEARING:

The Honourable Ralph Goodale, P.C., M.P., Minister of Public Safety and Emergency Preparedness.

WITNESSES:

Public Safety Canada:

Jill Wherrett, Assistant Deputy Minister, Portfolio Affairs and Communications Branch.

Canada Border Services Agency:

Martin Bolduc, Vice President, Programs Branch.

Department of Justice:

Scott Nesbitt, Legal Counsel;

Michael Zigayer, Senior Counsel.

The chair made a statement.

The Minister made a statement and, together with Ms. Wherrett, Mr. Bolduc and Mr. Nesbitt, answered questions.

At 2:05 p.m., the committee suspended.

At 2:09 p.m., the committee resumed.

Ms. Wherrett, Mr. Bolduc, Mr. Nesbitt and Mr. Zigayer answered questions.

At 2:35 p.m., the committee suspended.

At 2:38 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda.

OTTAWA, le lundi 27 novembre 2017
(43)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 13 h 1, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Gwen Boniface (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Boniface, Brazeau, Dagenais, Griffin, McIntyre et Richards (7).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Black (1).

Également présents : Daniel McBryde et Constance Naud-Arcand, analystes, 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 9 novembre 2017, le comité entreprend son examen du projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis.

COMPARAÎT :

L'honorable Ralph Goodale, C.P., député, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

TÉMOINS :

Sécurité publique Canada :

Jill Wherrett, sous-ministre adjointe, Secteur des affaires du portefeuille et des communications.

Agence des services frontaliers du Canada :

Martin Bolduc, vice-président, Direction générale des programmes.

Ministère de la Justice :

Scott Nesbitt, conseiller juridique;

Michael Zigayer, avocat-conseil principal.

La présidente prend la parole.

Le ministre fait une déclaration puis, avec Mme Wherrett, M. Bolduc et M. Nesbitt, répond aux questions.

À 14 h 5, la séance est suspendue.

À 14 h 9, la séance reprend.

Mme Wherrett, M. Bolduc, M. Nesbitt et M. Zigayer répondent aux questions.

À 14 h 35, la séance est suspendue.

À 14 h 38, conformément à l'article 12-16(1)(d), la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour.

At 2:49 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 14 h 49, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 22, 2017

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12 p.m., pursuant to rule 12-13 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[*English*]

Adam Thompson, Clerk of the Committee: Honourable senators, I see a quorum.

Pursuant to the order of the Senate of November 7, 2017, there is a vacancy in the chair. As clerk of your committee, it is therefore my duty to preside over the election of the chair.

I'm ready to receive a motion to that effect.

[*Translation*]

Senator Dagenais: I nominate the Honourable Senator Boniface as chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Mr. Thompson: Thank you, senator. Are there any more nominations?

[*English*]

I'll ask one last time: Are there other nominations? Seeing none, I will put the question.

It is moved by the Honourable Senator Dagenais that the Honourable Senator Boniface do take the chair of this committee.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Thompson: I declare the motion adopted and I invite Senator Boniface to take the chair.

Senator Gwen Boniface (Chair) in the chair.

The Chair: Thank you, colleagues.

Honourable senators, does the committee wish to elect two deputy chairs pursuant to the motion adopted by the Senate on November 7, 2017?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: If agreed, I will proceed with one election at a time.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 22 novembre 2017

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à midi, conformément à l'article 12-13 du *Règlement du Sénat*, pour organiser les activités du comité.

[*Traduction*]

Adam Thompson, greffier du comité : Honorables sénateurs, je constate que nous avons le quorum.

Conformément à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, il y a une vacance à la présidence. En ma qualité de greffier du comité, j'ai le devoir de présider à l'élection du président.

Je suis prêt à recevoir une motion à cet effet.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Je propose que l'honorable sénatrice Boniface soit élue présidente du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Thompson : Je vous remercie, sénateur. Y a-t-il d'autres nominations?

[*Traduction*]

Je vous demande pour la dernière fois s'il y a d'autres propositions? Étant donné qu'il n'y a aucune autre proposition, je vais mettre la question aux voix.

L'honorable sénateur Dagenais propose que l'honorable sénatrice Boniface soit élue présidente du comité.

Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : Oui.

M. Thompson : Je déclare la motion adoptée, et j'invite la sénatrice Boniface à occuper le fauteuil.

La sénatrice Gwen Boniface (présidente) occupe le fauteuil.

La présidente : Merci, chers collègues.

Honorables sénateurs, est-ce que le comité souhaite élire deux vice-présidents, conformément à la motion adoptée par le Sénat le 7 novembre 2017?

Des voix : Oui.

La présidente : Si vous y consentez, je vais m'occuper d'une élection à la fois.

I'm ready to receive a first motion.

[Translation]

Senator McIntyre: Madam Chair, I nominate the Honourable Senator Dagenais as deputy chair of the committee.

[English]

The Chair: Thank you.

Are there any other nominations for the first deputy chair?

Seeing no other nominations, it is moved by the Honourable Senator McIntyre that the Honourable Senator Dagenais be one deputy chair of this committee.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: I declare the motion carried.

Honourable senators, I'm now ready to receive the next motion. Are there any nominations?

Senator Griffin: I nominate Senator Kenny.

The Chair: Are there any other nominations?

It is moved by the Honourable Senator Griffin that the Honourable Senator Kenny be a deputy chair of this committee.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: I declare the motion carried.

I believe you all have copies of the next motion. We need to set the steering committee, which normally would be made up of the two deputy chairs and the chair.

I'd ask for a motion that the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair and two deputy chairs and that the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and to schedule meetings.

Do I have a mover?

[Translation]

Senator Boisvenu: I move that this motion be adopted.

Je suis prête à recevoir la première motion.

[Français]

Le sénateur McIntyre : Madame la présidente, je propose que l'honorable sénateur Dagenais soit élu vice-président du comité.

[Traduction]

La présidente : Merci.

Y a-t-il d'autres propositions pour le premier poste de vice-président?

Étant donné qu'il n'y a aucune autre proposition, l'honorable sénateur McIntyre propose que l'honorable sénateur Dagenais soit élu vice-président du comité.

Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : Oui.

La présidente : Je déclare la motion adoptée.

Honorables sénateurs, je suis maintenant prête à recevoir la prochaine motion. Avez-vous des candidatures à proposer?

La sénatrice Griffin : Je propose la candidature du sénateur Kenny.

La présidente : Y a-t-il d'autres propositions?

L'honorable sénatrice Griffin propose que l'honorable sénateur Kenny soit élu vice-président du comité.

Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : Oui.

La présidente : Je déclare la motion adoptée.

Je crois que vous avez tous reçu des copies de la prochaine motion. Nous devons constituer le comité de direction, qui est habituellement composé de la présidente et des deux vice-présidents.

Je demanderais que quelqu'un propose que le Sous-comité du programme et de la procédure soit composé de la présidente et des deux vice-présidents, et qu'il soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter des témoins et à établir l'horaire des audiences.

Quelqu'un veut-il proposer la motion?

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je propose l'adoption de cette motion.

[English]

The Chair: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: With no other business, the formalities would be finished and I would seek a motion to adjourn.

Senator McIntyre: Before we adjourn, I have a slight problem with regard to the time frame.

I sit on three committees: Legal, this committee and Official Languages. The Official Languages Committee also sits on Monday and my understanding is that the proceedings start at five o'clock in the evening whereas we complete here at 5:30.

Will the committee still be sitting on Monday from 1:00 to 5:30? Will there be any change there?

The Chair: I have had no indication of change. I understand that's when it will sit.

I will defer to my deputy chair, but I think we traditionally finish at 5 p.m.

Senator McIntyre: Do we finish at 5:00 or 5:30?

[Translation]

Senator Dagenais: If memory serves me well, we do sometimes finish at 5:30 p.m., although the committee usually finishes at 5 p.m. If a senator has to leave before the end of the meeting, I do not think that is a problem. This has happened in other committees. Does the Official Languages Committee meet in the same building?

Senator McIntyre: No, it meets in the East Block.

Senator Dagenais: With the permission of the chair, I expect you could leave early.

[English]

The Chair: I would be most willing to accommodate you.

[Translation]

Senator McIntyre: I will run from the Victoria Building to the East Block.

The Chair: Of course.

[Traduction]

La présidente : Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : Oui.

La présidente : Comme nous n'avons pas d'autres questions à régler, nous sommes acquittés des formalités, et j'aimerais recevoir une motion d'ajournement.

Le sénateur McIntyre : Avant que vous leviez la séance, je tiens à mentionner que notre horaire me cause un léger problème.

Je suis membre de trois comités : notre comité, celui des affaires juridiques et celui des langues officielles. Le Comité des langues officielles siège également les lundis, et je crois comprendre que ses délibérations commencent à 17 heures, alors que les nôtres finissent à 17 h 30.

Notre comité siègera-t-il encore les lundis de 13 heures à 17 h 30, ou est-ce que des changements seront apportés à l'horaire?

La présidente : Personne ne m'a indiqué que l'horaire changerait. Je crois comprendre que le comité siègera ce jour-là.

Je vais m'en remettre à mon vice-président, mais je pense qu'habituellement, la séance se termine à 17 heures.

Le sénateur McIntyre : Nos délibérations finissent-elles à 17 heures ou à 17 h 30?

[Français]

Le sénateur Dagenais : De mémoire, il peut arriver que l'on termine à 17 h 30; cependant, l'heure typique de la fin de la séance du comité est 17 heures. Si un sénateur doit partir avant la fin de la séance, je ne crois pas que cela constitue un problème. La même situation s'est déjà présentée dans d'autres comités. Le Comité des langues officielles siège-t-il dans le même édifice?

Le sénateur McIntyre : Non, ses réunions se tiennent à l'édifice de l'Est.

Le sénateur Dagenais : Avec la permission de madame la présidente, j'imagine que vous pourrez partir plus tôt.

[Traduction]

La présidente : Je suis tout à fait disposée à vous accommoder.

[Français]

Le sénateur McIntyre : Je ferai de la course à pied de l'édifice Victoria à l'édifice de l'Est.

La présidente : Absolument.

[*English*]

The Chair: Is there any other business?

May I have a motion to adjourn, then?

Senator McIntyre: I move the adjournment.

The Chair: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

(The committee adjourned.)

[*Traduction*]

La présidente : Y a-t-il d'autres questions à discuter?

Alors, puis-je recevoir une motion d'ajournement?

Le sénateur McIntyre : Je propose de lever la séance.

La présidente : Y consentez-vous?

Des voix : Oui.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, November 27, 2017

The Standing Senate Committee on National Security and Defence, to which was referred Bill C-23, An Act respecting the preclearance of persons and goods in Canada and the United States, met this day at 1:01 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Gwen Boniface (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, welcome to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. Before we begin, I will ask the senators to introduce themselves starting with our deputy chair.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Senator Jean-Guy Dagenais from Quebec.

[*English*]

Senator Griffin: Diane Griffin, Prince Edward Island.

Senator McIntyre: Paul McIntyre, New Brunswick.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Pierre-Hugues Boisvenu from Quebec. Welcome, sir.

[*English*]

Senator Black: Minister, Doug Black from Alberta. I'm a sponsor of the bill and not a member of this committee. I am here to ensure that the committee's concerns are addressed.

Senator Brazeau: Patrick Brazeau, Quebec.

Senator Richards: David Richards, New Brunswick.

The Chair: Thank you.

This afternoon, we begin our study of Bill C-23, An Act respecting the preclearance of persons and goods in Canada and the United States, also known as the preclearance act, 2016. To introduce the bill, we are pleased to welcome back the Honourable Ralph Goodale, Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. He is accompanied by a number of officials: from Public Safety Canada, Jill Wherrett, Assistant Deputy Minister, Portfolio Affairs and Communications Branch; from Canada Border Services Agency, Martin Bolduc, Vice

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 27 novembre 2017

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, auquel a été renvoyé le projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis, se réunit aujourd'hui, à 13 h 1, pour étudier le projet de loi.

La sénatrice Gwen Boniface (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Avant de commencer, je vais demander aux sénateurs de se présenter, en commençant par notre vice-président.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Sénateur Jean-Guy Dagenais, du Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice Griffin : Diane Griffin, Île-du-Prince-Édouard.

Le sénateur McIntyre : Paul McIntyre, Nouveau-Brunswick.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Pierre-Hugues Boisvenu, du Québec. Bienvenue, monsieur le ministre.

[*Traduction*]

Le sénateur Black : Monsieur le ministre, Doug Black, de l'Alberta. Je parraine le projet de loi, mais je ne suis pas membre du comité. Je suis ici pour m'assurer que les préoccupations du comité sont prises en compte.

Le sénateur Brazeau : Patrick Brazeau, Québec.

Le sénateur Richards : David Richards, Nouveau-Brunswick.

La présidente : Merci.

Cet après-midi, nous commençons notre étude du projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis, également connue sous le nom de Loi sur le précontrôle (2016). Pour présenter le projet de loi, nous sommes heureux d'accueillir l'honorable Ralph Goodale, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. Il est accompagné d'un certain nombre de fonctionnaires soit, de Sécurité publique Canada, Jill Wherrett, sous-ministre adjointe, Secteur des affaires du portefeuille et des communications; de

President, Programs Branch; and from the Department of Justice, Scott Nesbitt, Legal Counsel.

Colleagues, I would remind you that the minister is here until two o'clock, but officials are prepared to remain after his departure to continue answering our questions.

Minister, the floor is yours.

Hon. Ralph Goodale, P.C., M.P., Minister of Public Safety and Emergency Preparedness: Thank you very much, Madam Chair, and good afternoon, honourable senators.

It is my pleasure to be back before this committee in its reconstituted form. There are some familiar faces around the table and a lot of new members, and I certainly look forward to getting to know everyone better as we delve into all of the various matters related to national security, including Bill C-23. Thank you for introducing the officials who are with me today from the department and from CBSA.

It's important to mention from the outset that while the legislation that we have before us today falls clearly within my responsibilities for public safety because it obviously relates to border procedures, it is primarily an economic piece of legislation.

[*Translation*]

So I will start with the economic benefits of the bill before addressing the concerns raised by the honourable senators during debate at second reading.

[*English*]

Bill C-23 is, of course, the bill that establishes a renewed framework for expanded pre-clearance operations between Canada and the United States. We have had pre-clearance in the air mode, moving from Canada into the United States, for the better part of 60 years, since the early 1950s. The benefits have been broadly acknowledged. By allowing U.S.-bound travellers to complete American customs and immigration procedures while they are still in Canada, pre-clearance prevents lineups and delays upon arrival in the United States, enables direct flights to U.S. airports that would otherwise handle only domestic traffic, and allows Canadians to satisfy American border procedures while they are still in Canada and under the umbrella of Canadian laws and the Canadian Constitution.

Pre-clearance currently exists at eight Canadian airports — Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto Pearson, Ottawa, Montreal and Halifax — as well as, in a more limited form, at certain marine and rail locations in British Columbia.

l'Agence des services frontaliers du Canada, Martin Bolduc, vice-président, Direction générale des programmes; enfin, du ministère de la Justice, Scott Nesbitt, conseiller juridique.

Chers collègues, je vous rappelle que le ministre est ici jusqu'à 14 heures, mais que les fonctionnaires sont prêts à rester après son départ pour continuer de répondre à nos questions.

Monsieur le ministre, vous avez la parole.

L'honorable Ralph Goodale, C. P., député, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile : Merci beaucoup, madame la présidente, et bon après-midi, honorables sénateurs.

Je suis heureux d'être de retour devant ce comité dans sa forme reconstituée. Il y a des visages familiers autour de la table et beaucoup de nouveaux membres, et j'ai certes hâte d'apprendre à mieux connaître tout le monde alors que nous nous penchons sur les divers enjeux liés à la sécurité nationale, y compris le projet de loi C-23. Je vous remercie d'avoir présenté les fonctionnaires du ministère et de l'ASFC qui sont avec moi aujourd'hui.

Il est important de mentionner d'emblée que, même si le texte de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui relève clairement de mes responsabilités en matière de sécurité publique parce qu'il concerne évidemment les procédures frontalières, il s'agit surtout d'une mesure législative économique.

[*Français*]

Je vais donc commencer par discuter des avantages économiques du projet de loi avant de répondre aux préoccupations soulevées par les honorables sénateurs lors du débat à l'étape de la deuxième lecture.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-23 est évidemment le projet de loi qui établit un cadre renouvelé pour l'élargissement des opérations de précontrôle entre le Canada et les États-Unis. Au début des années 1950, il y a presque 60 ans, le précontrôle a été mis en place dans le domaine du transport aérien du Canada vers les États-Unis. Les avantages de cette mesure ont été largement reconnus. En permettant aux voyageurs à destination des États-Unis de remplir les formalités des douanes et de l'immigration américaines pendant qu'ils sont encore au Canada, le précontrôle permet de prévenir les files d'attente et les retards à l'arrivée aux États-Unis, d'offrir des vols directs à destination d'aéroports américains qui n'accepteraient autrement que le trafic intérieur et il permet aux Canadiens de s'acquitter des procédures frontalières américaines pendant qu'ils se trouvent encore au Canada, sous l'égide des lois et de la Constitution canadiennes.

Le précontrôle est actuellement en place dans huit aéroports canadiens, soit Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto Pearson, Ottawa, Montréal et Halifax, ainsi que dans

Naturally, when travelling becomes faster and easier, that is a benefit in itself, but it also means more tourists and business travellers visiting or transiting through Canadian cities while all of the economic spinoffs accrue from that traffic.

At Toronto Pearson Airport, for instance, six million passengers were pre-cleared for travel into the United States last year. Over a million of them flew to American destinations that do not normally receive international flights, but they receive flights from Canada because the passengers are pre-cleared. Therefore, they don't have to have customs facilities in those airports on the U.S. side.

Toronto Pearson Airport has thus become the fourth-largest air point of entry into the United States, after JFK Airport, Miami International Airport and LAX. That would not be possible if it were not for pre-clearance. In fact, Toronto would have access to only 27 locations in the United States if we didn't have pre-clearance. Because we do have pre-clearance, they have access to 50 or more, which is an obvious advantage.

Vancouver International Airport estimates that the flights it serves that depend on pre-clearance are responsible for over \$300 million in total economic output and nearly 2,000 jobs. So airport authorities, chambers of commerce, transportation service providers, municipal governments, business leaders are all strongly in support of what we are trying to accomplish here in Bill C-23.

It is no surprise that pre-clearance is an attractive prospect for locations that don't yet have it. Sites that do have it would like to broaden its use. Any expansion requires a framework agreement that is agreed upon by both Canada and the United States. We have that agreement in place. It was signed in the spring of 2015. It's called the Agreement on Land, Rail, Marine, and Air Transport Preclearance between the Government of Canada and the Government of the United States of America. Bill C-23 would implement that agreement and allow the expansion of pre-clearance to get under way.

Incidentally, the corresponding legislation in the United States was adopted by the U.S. Congress at the very end of last year. It was adopted unanimously in both houses and signed into law.

We have reached an agreement in principle with the U.S., once all the legal steps are taken with the legislation and regulations, to begin the expansion with Jean-Lesage International Airport in

certain posts maritimes et ferroviaires de la Colombie-Britannique, sous une forme plus limitée.

Naturellement, à mesure que les déplacements deviennent de plus en plus rapides et faciles, c'est un avantage en soi, mais cela signifie aussi qu'un plus grand nombre de touristes et de voyageurs d'affaires visitent des villes canadiennes ou y transitent, avec toutes les retombées économiques qui découlent de ce trafic.

À l'aéroport Pearson de Toronto par exemple, six millions de passagers ont été préautorisés l'an dernier à se rendre aux États-Unis. Plus d'un million d'entre eux se sont envolés vers des destinations américaines qui ne reçoivent normalement pas de vols internationaux, mais qui acceptent des vols en provenance du Canada parce que les passagers y sont précontrôlés. En conséquence, ils n'ont pas besoin d'installations douanières dans ces aéroports du côté américain.

L'aéroport Pearson de Toronto est ainsi devenu le quatrième point d'entrée aux États-Unis, après l'aéroport JFK, l'aéroport international de Miami et LAX. Cela ne serait pas possible sans le précontrôle. En fait, Toronto n'aurait accès qu'à 27 emplacements aux États-Unis sans cette mesure. Grâce au précontrôle, l'aéroport Pearson a accès à au moins une cinquantaine d'aéroports, ce qui est un avantage évident.

Les représentants de l'Aéroport international de Vancouver estiment que les vols en partance de l'aéroport qui dépendent du précontrôle comptent à eux seuls pour un produit économique de plus de 300 millions de dollars et pour près de 2 000 emplois. Les administrations aéroportuaires, les chambres de commerce, les fournisseurs de services de transport, les administrations municipales et les dirigeants d'entreprises appuient donc tous sans réserve ce que nous tentons d'accomplir dans le projet de loi C-23.

Il n'est pas surprenant que le précontrôle soit attrayant pour ceux qui ne l'ont pas encore, quand ceux qui l'appliquent déjà songent à élargir son utilisation. L'élargissement de la mesure requiert toutefois la conclusion d'un accord-cadre entre le Canada et les États-Unis. Nous avons conclu cet accord et il a été signé au printemps 2015. Il s'agit de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien. Le projet de loi C-23 mettrait en œuvre cet accord et permettrait l'élargissement du précontrôle.

Soit dit en passant, la loi correspondante aux États-Unis a été adoptée par le Congrès américain à la toute fin de l'année dernière. Elle a été adoptée à l'unanimité par les deux chambres et a été promulguée.

Nous avons conclu une entente de principe avec les États-Unis de sorte qu'une fois que toutes les mesures juridiques auront été prises en vertu de la loi et des règlements, le précontrôle sera

Quebec City, Billy Bishop Toronto City Airport, and, in the rail mode, at Montreal central station, the train going to New York City, and the Rocky Mountaineer train route that runs between Seattle and destinations in British Columbia and Alberta.

I could continue with the economic advantages, but I haven't had a chance to touch on the fascinating and important topic of pre-clearance in cargo. What exists now is related to passenger traffic, but there are huge economic advantages to be gained from pre-clearance in cargo operations and a number of other economic advantages. I know time is running short. I do want to address some of the points raised in the Senate with respect to Bill C-23 at second reading.

First, I know some senators are concerned about the authority of U.S. pre-clearance officers under Bill C-23. The fact is, compared to what exists now, these authorities will change very little from the current state of affairs. The only real distinction is that if a U.S. pre-clearance officer finds there are grounds for a strip search to be conducted, the U.S. officer may, in the exceptional circumstance that a Canadian officer is not available to do the search, proceed on their own, subject to very explicit rules for the protection of human rights and the reporting of the incident.

Under existing law, it has been an exceedingly rare occurrence for a U.S. officer to even request such a search, and there is no record over these last 60-some years of any occasion when a Canadian officer would have disagreed or declined to conduct a search.

The grounds to conduct a search will remain essentially unchanged, that is, reasonable suspicion that a person is trying to smuggle something or is carrying something dangerous on their person. That is the one change in relation to these searches, that a U.S. officer would first ask a Canadian officer to do the search. In every case historically, a Canadian officer has been there and has conducted the search, but in the extraordinary circumstance that they were not available within a reasonable length of time, then the U.S. officer would be allowed to proceed, but subject to very strict rules about how such a search is to be conducted.

On the issue of the withdrawal from a pre-clearance area, currently travellers are able to withdraw at any point in the process, and that will remain the case. The distinction is that under Bill C-23, a withdrawing traveller may have to identify themselves and give their reason for withdrawal.

This is simply to prevent the illicit probing of pre-clearance sites by people who are trying to discover weaknesses in cross-border operations. This happens from time to time. The authority here is if a person is in the area and decides that they wish to

étendu à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, à l'aéroport Billy Bishop de Toronto et, en mode ferroviaire, à la gare centrale de Montréal, au train à destination de New York et au Rocky Mountaineer entre Seattle et certaines destinations de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Je pourrais continuer à parler des avantages économiques, mais je n'ai pas eu l'occasion d'aborder le sujet fascinant et important du précontrôle des marchandises. Le précontrôle dans sa forme actuelle s'applique au trafic de passagers, mais il y a d'énormes avantages économiques à tirer du précontrôle des opérations de fret et un certain nombre d'autres bienfaits économiques. Je sais que le temps presse. J'aimerais aborder certains des points qui ont été soulevés au Sénat au sujet du projet de loi C-23 à l'étape de la deuxième lecture.

Tout d'abord, je sais que certains sénateurs s'inquiètent des pouvoirs accordés aux agents américains chargés du précontrôle en vertu du projet de loi C-23. Le fait est que ces pouvoirs changeront très peu par rapport à la situation actuelle. La seule véritable différence concerne les cas dans lesquels un agent américain de précontrôle juge qu'il y a lieu de procéder à une fouille à nu. Il peut la faire seul, dans les circonstances exceptionnelles où un agent canadien n'est pas disponible pour l'effectuer, sous réserve de règles très strictes de protection des droits de la personne et de déclaration de l'incident.

En vertu de la loi en vigueur, il est extrêmement rare qu'un agent américain demande une telle fouille, et il n'est jamais arrivé au cours des 60 dernières années, à quelque occasion que ce soit, qu'un agent canadien soit en désaccord avec une fouille ou refuse de la faire.

Les motifs d'une fouille demeureront essentiellement inchangés, à savoir des motifs raisonnables de soupçonner qu'une personne tente de passer des marchandises en contrebande ou de transporter avec elle des biens dangereux. C'est le seul changement par rapport à ces fouilles, à savoir qu'un agent américain devrait d'abord demander à un agent canadien de faire la fouille. Dans tous les cas antérieurs, il y a toujours eu un agent canadien pour effectuer la fouille, mais dans les circonstances exceptionnelles où il n'y en aurait pas de disponible dans un délai raisonnable, l'agent américain aurait alors le droit de la faire lui-même, mais sous réserve de règles très strictes sur la façon dont cette fouille doit être effectuée.

En ce qui concerne la question du retrait d'une zone de précontrôle, les voyageurs peuvent actuellement se soustraire au processus à tout moment, et cela restera le cas, à la différence que, en vertu du projet de loi C-23, un voyageur qui se soustrait au précontrôle peut devoir s'identifier et justifier son retrait.

Il s'agit simplement d'empêcher le sondage illicite des zones de précontrôle par des personnes qui tenteraient de découvrir des failles dans les opérations transfrontalières. Cela arrive de temps à autre. Avec le pouvoir qui est défini dans ce cas, si une personne se trouve dans la zone de précontrôle et décide de s'y

leave, an American officer could ask them to identify themselves and to explain why they are requesting to leave.

Bill C-23 is clear that a withdrawing traveller may not be unreasonably delayed by this procedure where an American officer is asking them, "What is your name?" "Show us your identification," and, "Why did you start the process and now decide you changed your mind and you wish to leave?"

I know there have been questions about whether reasonableness in this context is a clear enough standard. It's important to keep in mind that the concept of reasonableness is very well established in Canadian jurisprudence and in Canadian law. The Charter of Rights, for example, protects against unreasonable search and seizure. The Customs Act requires that people newly arrived into Canada are to be searched within a reasonable time, and the Criminal Code requires that a person who is arrested be taken before a justice without unreasonable delay. Generally, courts have understood that "reasonableness" means is this behaviour the same as other people would behave in similar situations? That's a pretty basic test, and it's one that Canadian courts are very familiar with.

In practice, for these circumstances, it would mean people would be free to withdraw from a pre-clearance area after answering a few basic questions about who they are and why they decided to change their mind.

There was also a concern raised at second reading about clause 32(1), which says that a pre-clearance officer can detain a withdrawing traveller if there are reasonable grounds to suspect that they have violated an act of Parliament.

The fear, as I understand it from reading the record of the debate, is that an officer might detain someone on suspicion of a long-ago offence unrelated to the pre-clearance process. I want to make two points about that. First, the rules of statutory interpretation dictate that the law must be interpreted in a contextual and purposeful manner, meaning that in this case, the detention would have to be related to a present law enforcement concern, not something that happened a long time ago. Second, section 24(1) of the current Preclearance Act already empowers U.S. officers to detain a traveller if there are reasonable grounds to believe that they have violated an act of Parliament. In other words, there is nothing new in this particular provision compared to the law that has existed for the last many years.

Something else that was raised repeatedly at second reading was the examination of electronic devices. I know that's a current concern for Canadians, so let me be absolutely clear. There is nothing in Bill C-23 that would give U.S. officers any

soustraire, un agent américain pourrait lui demander de s'identifier et d'expliquer pourquoi elle souhaite se retirer.

Le projet de loi C-23 indique clairement qu'un voyageur qui se retire ne peut pas être retardé de façon déraisonnable par cette procédure lorsqu'un agent américain lui demande son nom, une preuve d'identité et les raisons pour lesquelles il a changé d'avis et souhaite maintenant se retirer après avoir entamé le processus.

Je sais que l'on s'est demandé si le caractère raisonnable dans ce contexte constituait une norme suffisamment claire. Il ne faut surtout pas oublier que la notion de caractère raisonnable est très bien établie dans la jurisprudence canadienne et dans le droit canadien. Ainsi, la Charte des droits prévoit une protection contre les fouilles et les saisies abusives. La Loi sur les douanes exige que les personnes nouvellement arrivées au Canada qui font l'objet d'une fouille y soient assujetties dans un délai raisonnable, et le Code criminel exige qu'une personne qui est arrêtée soit conduite devant un juge de paix sans retard déraisonnable. En général, les tribunaux ont compris que l'expression « caractère raisonnable » vise simplement à déterminer si ce comportement est le même que celui qu'auraient d'autres personnes dans des situations semblables. C'est un critère assez élémentaire, et les tribunaux canadiens le connaissent très bien.

Dans ces circonstances, cela signifierait dans la pratique que les gens pourraient se retirer d'une zone de précontrôle après avoir répondu à quelques questions de base pour s'identifier et préciser pourquoi ils ont changé d'avis.

On s'est également inquiété, à l'étape de la deuxième lecture, au sujet du paragraphe 32(1), dans lequel il est précisé qu'un agent de précontrôle peut détenir un voyageur qui se retire s'il a des motifs raisonnables de soupçonner qu'il a enfreint une loi fédérale.

D'après ce que je comprends à la lecture du compte rendu du débat, on craint qu'un agent ne puisse détenir une personne soupçonnée d'une infraction qui a été commise il y a longtemps et qui n'est pas liée au processus de précontrôle. Je voudrais dire deux choses à ce sujet. Premièrement, les règles d'interprétation des lois exigent que la loi soit interprétée d'une manière contextuelle et avisée, ce qui signifie dans ce cas-ci que la détention devrait être liée à une préoccupation actuelle en matière d'application de la loi, et non à une infraction de longue date. Deuxièmement, le paragraphe 24(1) de l'actuelle Loi sur le précontrôle autorise déjà les contrôleurs américains à détenir des voyageurs s'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'ils ont enfreint une loi fédérale. Autrement dit, il n'y a rien de nouveau dans cette disposition particulière par rapport à la loi en vigueur depuis de nombreuses années.

La question de l'examen des appareils électroniques a également été soulevée à plusieurs reprises à l'étape de la deuxième lecture. Je sais que c'est une préoccupation actuelle des Canadiens, et je tiens à être tout à fait clair. Il n'y a rien dans

new powers to search electronic devices or demand passwords. The fact of the matter is that under U.S. law, American border officers have that authority right now. They can already exercise that authority at regular points of entry or pre-clearance areas. Bill C-23 does not change that. It's the status quo.

That brings me to my final point. Any concerns that a Canadian traveller might have about potential treatment at the hands of U.S. officers would apply with or without pre-clearance. The reality is this: If you're going into the United States, you have to clear customs somewhere. You either do it in a pre-clearance area, which means you are doing it in Canada under the umbrella of the Canadian Constitution, or you cross in the more conventional fashion, where you meet the customs and immigration people after you have actually gone across the border and you're in U.S. territory and, therefore, you have no residual protection under the Canadian Constitution or Canadian law.

The advantage of clearing customs and doing immigration procedures in a pre-clearance area in Canada, apart from the sheer convenience — get it done up front, and when you land in the U.S., then you're treated as if you're a domestic traveller — is the advantage when it comes to the general conduct of the U.S. officer who will be enforcing American customs and immigration procedures, but under the umbrella of the Constitution, the Charter of Rights, the Canadian Bill of Rights and the Canadian Human Rights Act. Those apply, and the legislation makes that very clear. Those apply when you're doing it in a pre-clearance area because you are on Canadian soil.

If you do it the other way, where you have already crossed the border, you line up to make your application to enter the United States, and you're entirely subject to their discretion. There will be no one saying that if a search is required, you must find a Canadian officer to do it first, and there will be no one saying that you can go home without unreasonable delay. Those apply in pre-clearance areas, where you have the benefit of this legislation, the Constitution and the Bill of Rights. So there you're entirely subject to U.S. rules, in contrast with the pre-clearance where you're still under the protection of the Charter.

U.S. pre-clearance officers will be trained in the Canadian legal standards that they will be expected to apply. That's currently the case, and we will make sure that those American officers who will be functioning on the Canadian side of the border are well schooled in what the Charter means, what the Bill of Rights means, what the Canadian Human Rights Act means and so forth.

le projet de loi C-23 qui donnerait aux agents américains de nouveaux pouvoirs de fouiller les appareils électroniques ou d'exiger des mots de passe. Le fait est que, en vertu des lois des États-Unis, les agents frontaliers américains ont ce pouvoir à l'heure actuelle. Ils peuvent déjà exercer ce pouvoir aux points d'entrée habituels ou dans les zones de précontrôle. Le projet de loi C-23 ne change rien à cela. C'est le statu quo.

Cela m'amène à mon dernier point. Le précontrôle n'a aucune incidence en ce qui concerne les préoccupations des voyageurs canadiens au sujet de l'éventuel traitement que pourraient leur réserver les agents américains. En réalité, dès que vous allez aux États-Unis, vous devez passer la douane quelque part. Or, vous pouvez le faire dans une zone de précontrôle, c'est-à-dire au Canada sous l'égide de la Constitution canadienne, ou vous pouvez traverser la frontière de façon plus conventionnelle, à savoir que vous rencontrez les douaniers et les responsables de l'immigration après avoir traversé la frontière, quand vous vous trouvez déjà sur le territoire américain et qu'en conséquence, vous n'avez aucune protection résiduelle en vertu de la Constitution ou des lois canadiennes.

L'avantage du précontrôle dans une zone située au Canada, au titre des procédures des douanes et de l'immigration, outre l'aspect de la simple commodité — vous vous débarrassez tout de suite de cette formalité et vous êtes traité comme un voyageur intérieur lorsque vous atterrissez aux États-Unis — concerne la conduite générale de l'agent américain chargé de faire observer les formalités des douanes et de l'immigration américaines, mais sous l'égide de la Constitution, de la Charte des droits et libertés, de la Déclaration canadienne des droits et de la Loi canadienne sur les droits de la personne. Celles-ci s'appliquent, et le projet de loi l'indique très clairement, quand vous êtes dans une zone de précontrôle parce que vous vous trouvez alors en territoire canadien.

Si vous procédez en sens inverse, et qu'une fois que vous avez déjà franchi la frontière, vous faites la file pour présenter votre demande d'entrée aux États-Unis, vous êtes entièrement assujéti au pouvoir discrétionnaire des agents américains. Personne ne sera là pour dire que si une fouille est nécessaire, il faut d'abord vérifier si un agent canadien peut la faire, et pour ajouter que vous pouvez rentrer chez vous sans retard déraisonnable. Ces exigences s'appliquent dans les zones de précontrôle, où vous bénéficiez de la protection de cette loi, de la Constitution et de la Déclaration des droits. Hors de ces zones, vous êtes entièrement assujéti aux règles américaines, contrairement au précontrôle, qui vous place toujours sous la protection de la Charte.

Les agents de précontrôle américains recevront une formation relative aux normes juridiques canadiennes qu'ils devront observer. C'est actuellement le cas, et nous veillerons à ce que les agents américains qui travailleront du côté canadien de la frontière soient bien conscients de la signification de la Charte, de la Déclaration des droits, de la Loi canadienne sur les droits de la personne et ainsi de suite.

As is currently the case, Canadian travellers who believe their rights have been violated by a pre-clearance officer may bring a legal action against the U.S. government in a Canadian court. That is, of course, subject to the State Immunity Act, which applies to all proceedings of that kind, and Canada will have the authority to require the removal of a pre-clearance officer who abuses their position at the border.

In brief, Madam Chair, Bill C-23 will make cross-border travel and trade faster and easier, and it will do so while enabling more Canadians in more parts of the country and by more modes of transportation to undergo U.S. border procedures while they are still on Canadian soil and, therefore, protected by Canadian law and procedures.

I would be happy to try to answer any questions.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Thank you for your presentation, sir. I would like to hear about the progress of Bill C-23. You certainly know that the bill was introduced by the previous government. Further, I believe it was introduced in the spring of 2015 and again in the House of Commons in June 2016. Correct me if I am wrong, but nine months have passed since first reading, without debate.

You yourself, Mr. Goodale — I listened to you carefully — highlighted the importance of this bill. Can you explain why the bill is progressing so slowly?

[*English*]

Mr. Goodale: In terms of the process, the Canada-U.S. agreement that is necessary to lay the foundation for this legislation was negotiated over a four- or five-year period leading up to the spring of 2015. I don't know if you had an opportunity to read the agreement, but it is lengthy and dense, to say the least, so you can understand why it took a while to negotiate all of that fine detail between the two countries.

That was concluded and signed in the spring of 2015. The agreement was tabled, I believe, in both houses of Parliament in the spring, March of 2015. That's where it sat. No legislation was actually drafted.

You may recall that 2015 was a rather complicated political year that involved one of the longest election campaigns in Canadian history. So the legislation itself was not introduced prior to the election.

Comme c'est actuellement le cas, les voyageurs canadiens qui croient que leurs droits ont été bafoués par un agent de précontrôle pourront tenter une action en justice contre le gouvernement américain devant un tribunal canadien. Ce processus est évidemment assujéti à la Loi sur l'immunité des États, qui s'applique à toutes les procédures de ce genre, et le Canada aura le pouvoir d'exiger le renvoi d'un agent de précontrôle qui abuse de son pouvoir à la frontière.

Bref, madame la présidente, le projet de loi C-23 rendra les déplacements et le commerce transfrontaliers plus rapides et plus faciles, et ce, tout en permettant à un plus grand nombre de Canadiens, dans un plus grand nombre de régions au pays et au moyen d'un plus grand nombre de modes de transport, de se soumettre aux procédures frontalières américaines pendant qu'ils se trouvent encore sur le territoire canadien et qu'ils sont, en conséquence, protégés par les lois et les procédures canadiennes.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Merci pour votre présentation, monsieur le ministre. J'aimerais vous parler du cheminement du projet de loi C-23. Vous savez certainement que le projet de loi a été lancé par le gouvernement précédent. D'ailleurs, je crois qu'il avait été déposé à la Chambre au printemps 2015 et à nouveau à la Chambre des communes en juin 2016. Vous me corrigerez si je me trompe, mais il a passé neuf mois à l'étape de la première lecture, sans faire l'objet d'un premier débat.

Vous-même, monsieur le ministre – et je vous ai écouté attentivement –, vous avez souligné l'importance de ce projet de loi. Comment pouvez-vous expliquer la lenteur du cheminement de ce texte législatif?

[*Traduction*]

M. Goodale : Pour ce qui est du processus, l'accord entre le Canada et les États-Unis qui a permis de jeter les bases de cette mesure législative a été négocié sur une période de quatre ou cinq ans, soit jusqu'au printemps 2015. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de lire le texte de l'accord, mais il est long et touffu, c'est le moins que l'on puisse dire, alors vous comprendrez aisément pourquoi il a fallu tant de temps pour négocier tous ces petits détails entre les deux pays.

Cet accord a été conclu et signé au printemps 2015. L'accord a été déposé, je crois, dans les deux Chambres du Parlement au printemps, soit en mars 2015. C'est là où il s'est arrêté. Aucune loi n'a été rédigée.

Vous vous rappelez sans doute que 2015 a été une année assez compliquée sur la scène politique et qu'elle a été marquée par une des plus longues campagnes électorales de l'histoire du Canada. Le projet de loi en soi n'a donc pas été déposé avant les élections.

When I arrived as minister in this portfolio, I found that my officials were very anxious to move forward, and I also found a number of representations from the United States saying this is an important cross-border initiative and they would like to proceed with it as well.

We got going on the final discussion between the two countries, and the legislation was drafted over that winter of 2015-16 by our government and then tabled in June of 2016.

The House of Commons agenda, as you know, just as the Senate agenda, is crowded with a number of legislative initiatives. This one moved forward through the house in the latter part of last year and this year. It is now moving forward in the Senate. I believe both houses have tried to deal with it as quickly as they could get to it. I'm glad that both houses think it's important, because I think it's important too. But I must say, I am hearing a little bit from my American counterparts about their passing their legislation last Christmas and New Year's in that so-called lame duck session of Congress, between one administration and the next. They actually got it done in that period of time, which was quite remarkable, and they are anxious for Canada to get its legislation done as well.

So the previous government negotiated the agreement, but did not introduce the legislation before the election. We picked up the issue after the election and brought the legislation forward, first in June of last year, 2016, and now it's hopefully nearing a successful conclusion through both houses.

[*Translation*]

Senator Dagenais: I understand the situation very well, Mr. Goodale. You are no doubt aware that when Mr. MacNaughton, the Canadian ambassador to the United States, appeared before the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade — in June 2017, I believe —, he spoke about the great pains that the Canadian embassy had taken with the Obama administration to encourage the U.S. Congress to adopt this bill.

Allow me to quote his exact words:

I was talking to some of the members of Parliament in the House of Commons yesterday about hurrying it up because I'm a bit embarrassed. I leaned on the Americans so heavily and now they're coming back and saying, "Where is yours?"

Can you explain why the embassy had to pressure the government to move forward on this bill? From what I understand, the ambassador had to put some pressure on the government.

Lorsque je suis devenu ministre dans ce portefeuille, j'ai constaté que mes fonctionnaires étaient très impatients d'aller de l'avant, et un certain nombre de représentants des États-Unis m'ont affirmé qu'il s'agissait d'une initiative transfrontalière importante pour eux et qu'ils aimeraient également progresser à cet égard.

Nous avons entamé les pourparlers finaux entre les deux pays, et le projet de loi a été rédigé par notre gouvernement au cours de l'hiver 2015-2016, avant d'être déposé en juin 2016.

Comme vous le savez, l'ordre du jour de la Chambre des communes, tout comme celui du Sénat, déborde de mesures législatives à examiner. Celle-ci a été étudiée à la Chambre à la fin de l'année dernière et cette année. Elle est maintenant rendue au Sénat. Je crois que les deux Chambres ont essayé de s'en occuper aussi rapidement que possible. Je suis heureux que les deux Chambres estiment qu'il s'agit d'un enjeu important, puisque c'est aussi ce que je pense. Mais je dois dire aussi que mes homologues américains me rappellent assez souvent qu'ils ont adopté leur loi dans la période de Noël et du Nouvel An, lors de cette soi-disant session boiteuse de transition d'une administration à l'autre au Congrès. Ils ont réussi à faire adopter leur loi pendant cette période, ce qui était tout à fait remarquable, et ils ont hâte que le Canada en fasse autant avec sa loi.

Le gouvernement précédent a donc négocié l'accord, mais n'a pas présenté le projet de loi avant les élections. Nous avons repris le dossier après les élections et nous avons présenté le projet de loi, d'abord en juin de l'année dernière, en 2016. Nous espérons maintenant qu'il sera bientôt adopté par les deux Chambres.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Je comprends très bien la situation, monsieur le ministre. Vous êtes certainement au courant que lorsque l'ambassadeur du Canada aux États-Unis, M. MacNaughton, a témoigné devant le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international — en juin 2017, je crois —, il a parlé de l'ampleur des efforts que l'ambassade canadienne a dû déployer avec l'administration Obama dans le but d'encourager le Congrès américain à adopter ce projet de loi.

Je vous cite ses paroles exactes :

Hier, je disais à certains députés de la Chambre des communes qu'ils devraient presser le pas, car je commence à trouver cela un peu gênant. J'ai beaucoup insisté auprès des Américains, et maintenant, ce sont eux qui veulent savoir où nous en sommes avec nos mesures.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi l'ambassade a dû faire pression sur le gouvernement pour faire avancer ce projet de loi? Ce que je comprends, c'est que l'ambassadeur a dû mettre un peu de pression sur le gouvernement.

[English]

Mr. Goodale: It's a good bill, senator; it's complex, and it involves some issues that deserve very careful reflection, which the house gave and now the Senate is giving.

Our legislative process takes time. I wish it could move more quickly. It's unfortunately sometimes the case where time allocation and other rules need to be brought to bear to actually bring issues to a vote so that a decision can be taken. There is a lot of competition for space and time on the parliamentary agenda.

I'm glad to see, after the discussion that the bill got in the house — and it was extensive, both in the house and in the committee — that the bill was completed successfully and is now before senators and particularly this committee. I hope that it will enjoy equal success. I hope it can be dealt with expeditiously.

Senator Griffin: Thank you for being here. The intent of the bill is to establish land-based pre-clearance sites on each other's soil, but thus far it's only been the United States that's established any pre-clearance facilities. Does the Government of Canada have a list of proposed sites that it might eventually establish as pre-clearance facilities in the United States?

Mr. Goodale: We have given that some consideration, Senator Griffin, and indeed I would be interested in any suggestions that you might have around this table as to where we should start this process.

The agreement and the legislation will give us the authority to have pre-clearance moving the other way. It will also cover all modes of transportation, not just air, which has been the case up to now. And it will give us the authority to cover cargo, and not just passengers, which has been the case up to now.

So the agreement and the legislation are broadly enabling in all of these spheres.

We have heard representations from some who would say pick a couple of large commercial centres in the United States. I have heard from my Atlantic Canadian colleagues, for example, that Boston would be a good location. I have heard Chicago from those in the Midwest I have heard LA from those on the West Coast. Denver is one location that gives you a platform right in the heartland of the west for the U.S. Others have suggested that some of our biggest traffic flows are actually for tourism and that you might think of a location in Florida, for example, or Scottsdale, as another example.

[Traduction]

M. Goodale : Il s'agit d'un bon projet de loi, sénateur; il est complexe et il porte sur des questions qui méritent une réflexion très attentive, ce que la Chambre a fait et que le Sénat fait maintenant.

Notre processus législatif prend du temps. J'aimerais qu'il soit plus rapide. Malheureusement, c'est parfois le cas lorsque l'attribution du temps et d'autres règles doivent être prises en compte pour mettre les questions aux voix afin qu'une décision puisse être prise. On se dispute beaucoup le temps et l'espace en ce qui concerne le programme parlementaire.

Je suis heureux de constater, après les discussions sur le projet de loi à la Chambre — et elles ont été exhaustives, tant à la Chambre qu'en comité — que le projet de loi a terminé son séjour à la Chambre et que le Sénat en est maintenant saisi, en particulier votre comité. J'espère qu'il connaîtra autant de succès et que cela pourra se faire rapidement.

La sénatrice Griffin : Merci d'être venu. Le projet de loi vise à établir des sites terrestres de précontrôle sur le territoire de l'autre pays, mais jusqu'à présent seuls les États-Unis ont établi des installations de précontrôle. Le gouvernement du Canada a-t-il une liste des endroits proposés où il pourrait éventuellement établir des installations de précontrôle aux États-Unis?

M. Goodale : Nous avons étudié la question, sénatrice Griffin, et je serais d'ailleurs intéressé par toute suggestion que vous pourriez avoir autour de la table quant à l'endroit où nous devrions commencer ce processus.

L'accord et le projet de loi nous autoriseront à procéder au précontrôle de ce qui se dirige vers les États-Unis. Tous les modes de transport seront visés, pas seulement le transport aérien, ce qui était le cas jusqu'à maintenant. Le fret, et pas seulement les passagers, ce qui était le cas jusqu'à maintenant, sera aussi visé.

L'accord et la loi ont une très vaste portée dans tous ces domaines.

Des témoins nous ont dit de choisir quelques grands centres commerciaux aux États-Unis. Par exemple, mes collègues du Canada atlantique m'ont dit que Boston serait un bon endroit. Ceux du Midwest ont suggéré Chicago tandis que ceux de la côte Ouest ont parlé de Los Angeles. Denver est un endroit qui vous donne une plateforme en plein cœur de l'Ouest américain. D'autres ont laissé entendre que certains de nos plus importants flux de trafic sont en fait destinés au tourisme et que vous pourriez penser à un endroit en Floride, par exemple, ou à Scottsdale, pour prendre un autre exemple.

At this moment, all of this is speculation, but would senators give some thought to this so that when we start the platform for moving the traffic in the other direction it's successful? Where, in your judgment, would be the best place to start?

What we have now is an agreement in principle and a number of locations in Canada where we can expand the movement going in the other direction. We also have an agreement at the highest level between Prime Minister Trudeau and President Trump that they would like to see cargo moving between the two countries at the earliest possible opportunity on a pre-clearance basis.

But on the question of passenger traffic moving from the U.S. north, I would welcome your advice as to where you think this might be begun in the most successful way.

Senator Griffin: Okay, those were great suggestions that you had. Any one of them on a test basis would probably be highly interesting and successful.

There are specific ports of entry such as Cornwall Island where members of the Mohawk First Nation are being charged by CBSA officers for failure to report due to the physical port of entry actually being located in the city Cornwall. These residents are physically entering into Canada. However, the CBSA doesn't have a port of entry at the border. In that case, for example, would you support establishing a pre-clearance facility on the New York side to avoid this confusion or situation from reoccurring?

Mr. Goodale: Senator, I have met with people involved in this situation in and around Cornwall on a couple of occasions. You've got a long history associated with that area and a very particular geographical configuration that makes a real challenge for the smooth flow of people back and forth in safe and secure circumstances.

We are certainly looking at all of the options for remedying that problem so that we can have a smooth flow of legitimate trade and travel, both directions, and do so in a way that is the least inconvenient, especially for people who actually live there and make this journey back and forth maybe two or three times a day just in the process of going to work or going home. We haven't arrived at the perfect solution yet, but this is an idea that we would examine. I wouldn't want to leave the impression that there's a quick or easy solution to this. It's a long-standing issue, but we'll examine every possibility to try to sort it out in a way that works, keeps everybody safe and secure but is also efficient and expeditious.

Pour l'instant, tout cela relève de la spéculation, mais est-ce que les sénateurs pourraient y réfléchir pour que, lorsque nous commencerons, la plateforme qui permettra de diriger le trafic dans l'autre sens sera un succès? À votre avis, quel serait le meilleur endroit pour commencer?

Nous avons un accord de principe et plusieurs endroits au Canada où nous pouvons étendre le mouvement dans l'autre sens. Nous avons également conclu un accord au plus haut niveau qui soit, entre le premier ministre Trudeau et le président Trump, en vertu duquel ils aimeraient que le fret transporté entre les deux pays fasse le plus tôt possible l'objet d'un précontrôle.

En ce qui concerne les voyageurs en provenance des États-Unis, j'aimerais avoir votre avis sur la meilleure façon de commencer.

La sénatrice Griffin : D'accord, vous nous avez fait d'excellentes suggestions. À titre d'essai, n'importe laquelle d'entre elles serait probablement très intéressante et connaîtrait du succès.

Il existe des points d'entrée précis, notamment l'île Cornwall, où des agents de l'ASFC accusent des membres de la Première Nation mohawk de ne pas faire de déclaration parce que le point d'entrée physique se trouve dans la ville de Cornwall. Ces résidents entrent effectivement au Canada. Cependant, l'ASFC n'a pas de point d'entrée à la frontière. Dans ce cas, par exemple, appuieriez-vous l'aménagement d'une installation de précontrôle dans l'État de New York afin d'éviter que cette confusion ou cette situation ne se reproduise?

M. Goodale : Madame la sénatrice, j'ai rencontré à quelques reprises des personnes qui se trouvent dans cette situation à Cornwall et dans les environs. Vous avez une longue histoire associée à cette région et une configuration géographique très particulière qui constitue un réel défi pour la circulation fluide des personnes qui traversent la frontière en toute sécurité.

Nous examinons bien entendu toutes les options pour régler ce problème afin que nous puissions avoir un mouvement fluide des biens et des personnes entre les deux pays, et ce, de la manière la moins désagréable possible, surtout pour les gens qui y vivent et qui font le trajet aller-retour, jusqu'à deux ou trois fois par jour. Nous n'avons pas encore trouvé la solution parfaite, mais nous examinerions cette idée. Je ne voudrais surtout pas donner l'impression qu'il y a une solution rapide et facile à cette situation, qui date de longtemps. Nous examinerons cependant toutes les possibilités pour essayer de la régler d'une manière qui fonctionne, qui assure la sécurité de tous, tout en étant efficace et rapide.

[Translation]

Senator Boisvenu: Welcome, Mr. Goodale. I have a few questions for you. First, we know that Canada and the United States have completely different charters of rights and freedoms. In Canada, privacy is sacred. The bill treats a cell phone like any other object. The concept of privacy regarding cell phones is not recognized in the bill.

When a cell phone is seized, will American agents automatically have complete freedom to verify the information on it? If a lawyer's cell phone is seized, will solicitor-client privilege, which does not appear in the bill, be preserved?

[English]

Mr. Goodale: The provisions in Bill C-23 do not expand the legal authority of American officers. When they are dealing with electronic equipment, whether it's at a regular border crossing or at a pre-clearance location, they would be operating under existing U.S. authorities without any change in that being brought about by Bill C-23.

In terms of the existing authority, Martin, can you explain what authority an American officer would have? Regarding the Canadian approach to this, CBSA has a very explicit protocol for how to deal with electronic goods. It is different from the American protocol. If someone were coming into Canada, the Canadian protocol would apply. For someone going into the United States, it's the American set of rules that would apply. Can you explain what that American officer would be able to do or not do and what would be the recourse for the Canadian traveller?

Martin Bolduc, Vice President, Programs Branch, Canada Border Services Agency: Towards a U.S. officer?

Mr. Goodale: Yes.

Mr. Bolduc: I do not want to go into too much detail.

[Translation]

An American agent can ask a traveller for the password to unlock the electronic device. We ask our agents to put the electronic device in airplane mode so that no data can be transmitted in real time, whether documents stored on the cloud or a social media interaction. An agent can look at everything on the cell phone under this platform.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre Goodale. J'ai quelques questions à vous poser. Tout d'abord, on sait que le Canada et les États-Unis opèrent sous une charte des droits et libertés totalement différente. Au Canada, la vie privée est considérée comme sacrée. Le projet de loi considère le téléphone cellulaire comme un objet tout à fait normal. La notion de vie privée en ce qui concerne le téléphone cellulaire n'est pas reconnue dans le projet de loi .

Lors d'une saisie de téléphone cellulaire, y aura-t-il automatiquement une liberté totale de la part des agents américains de vérifier l'information qu'il contient? Si la saisie se fait auprès d'un avocat, la notion du secret professionnel, qui n'apparaît pas dans le projet de loi, sera-t-elle maintenue?

[Traduction]

M. Goodale : Les dispositions du projet de loi C-23 ne donnent pas plus de pouvoir juridique aux agents américains. Lorsqu'il s'agit d'appareils électroniques, qu'il s'agisse d'un franchissement ordinaire de la frontière ou que l'on se trouve à un site de précontrôle, ils agiraient en vertu des pouvoirs actuels qu'ils détiennent aux États-Unis, sans que le projet de loi C-23 ne modifie quoi que ce soit à cet égard.

Pour ce qui est des pouvoirs actuels, Martin, pouvez-vous expliquer quels pouvoirs un agent américain aurait? En ce qui concerne l'approche canadienne à ce sujet, l'ASFC a un protocole très explicite sur la façon de traiter les biens électroniques. Il diffère du protocole américain. Si quelqu'un vient au Canada, le protocole canadien s'applique. Pour quelqu'un qui va aux États-Unis, ce sont les règles américaines qui s'appliquent. Pouvez-vous expliquer ce que l'agent américain pourrait faire ou ne pas faire et quel serait le recours pour le voyageur canadien?

Martin Bolduc, vice-président, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada : Face à un agent américain?

M. Goodale : Oui.

M. Bolduc : Je ne veux pas entrer trop dans les détails.

[Français]

Un agent américain peut demander à un voyageur de lui donner le mot de passe pour déverrouiller l'appareil électronique. Nous demandons à nos agents de mettre l'appareil électronique en mode avion afin qu'aucune donnée ne puisse être transmise en temps réel, qu'il s'agisse de documents entreposés sur le nuage ou d'une interaction avec un média social. Tout ce qui est contenu dans le téléphone cellulaire sous cette plateforme peut être consulté par un agent.

Yet I do not know, Mr. Goodale, whether U.S. customs agents follow the same procedure. In any case, an electronic device, cell phone or tablet is not typically the first thing an agent will check during a search. The agent will speak with the traveller, examine their luggage and consider the evidence in proceeding with the search. Given the sensitive nature of the information that may be stored on an electronic device, such actions are taken, not merely as a last recourse, but when the agent has gone far enough in the search to have reasonable grounds to believe that there might be an offence.

Senator Boisvenu: Is the protection of confidential information, which is crucial to a lawyer, the same for American and Canadian citizens?

Mr. Bolduc: No, solicitor-client privilege is essential except when our agents suspect that the information to which they have access constitutes an offence.

Senator Boisvenu: So that is a protocol that is separate from Bill C-23.

Mr. Bolduc: That is right. It is part of our regular policies.

[English]

Mr. Goodale: If I could add one sentence, if the behaviour of the U.S. officer constituted unreasonable search and seizure, then of course there would be legal recourse.

[Translation]

Senator Boisvenu: We know that the bill provides for U.S. agents to receive training about the law in Canada. I would like to talk to you specifically about Quebec City and Montreal. Quebec travellers have often told us that the U.S. agents know absolutely no French. If Quebec travellers are subject to preventive arrest, can we expect the U.S. agents working in Quebec to have a rudimentary knowledge of French in order to interact with Quebec tourists who in many cases do not speak English?

[English]

Mr. Goodale: Senator, that just makes good practical sense. Bear in mind, this is an American facility. If they were crossing without the benefit of pre-clearance, they would not have any guaranteed access to language rights. The language issue is a very important part of our country. My own instinct is that the Americans, if they want to do successful business in a place like Jean-Lesage airport, for example, or Trudeau airport in Montreal,

Cependant, monsieur le ministre, je ne sais pas si cette procédure est la même pour les douanes américaines. Toutefois, l'accès à un appareil électronique, téléphone cellulaire ou tablette, n'est généralement pas le premier élément qu'un agent va consulter lors d'un examen. Il interagira avec le voyageur, examinera ses bagages et tiendra compte des éléments de preuve pour poursuivre son examen. Compte tenu de la nature sensible des informations que peut contenir un appareil électronique, ces actions sont posées, pas totalement en dernier recours, mais lorsqu'on est rendu suffisamment loin dans un examen où l'agent a des doutes raisonnables de croire qu'il pourrait y avoir une infraction à la loi.

Le sénateur Boisvenu : La protection des renseignements privés, qui sont primordiaux pour un avocat, sont-ils considérés au même titre pour un citoyen américain que pour un citoyen canadien?

M. Bolduc : Non, le secret professionnel est primordial sauf dans les cas où nos agents se doutent que les données auxquelles ils auront accès constitueront une infraction à la loi.

Le sénateur Boisvenu : Il s'agit donc d'un protocole à part du projet de loi C-23.

M. Bolduc : Tout à fait. Cela fait partie de nos politiques normales.

[Traduction]

M. Goodale : Si je pouvais ajouter une phrase, si le comportement de l'agent américain constituait une fouille, une perquisition et une saisie abusives, il y aurait alors bien sûr des recours juridiques.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : On sait que le projet de loi prévoit de la formation en droit canadien pour les officiers américains. J'aimerais vous parler particulièrement de la ville de Québec et de la ville de Montréal. Les voyageurs québécois nous font souvent la remarque que les agents américains n'ont aucune connaissance de la langue française. Si les voyageurs québécois font l'objet d'une arrestation préventive, peut-on s'attendre à ce que les agents américains qui travaillent en sol québécois aient un minimum de connaissance de la langue française pour pouvoir interagir avec les touristes québécois qui, souvent, ne parlent pas anglais?

[Traduction]

M. Goodale : Monsieur le sénateur, c'est tout à fait logique. N'oubliez pas, il s'agit d'une installation américaine. S'ils traversaient la frontière sans l'avantage d'un précontrôle, ils n'auraient aucun accès garanti aux droits linguistiques. Dans notre pays, la question linguistique est indissociable de notre identité. À mon avis, les Américains, s'ils veulent réussir dans un endroit comme l'aéroport Jean-Lesage, par exemple, ou

would be well advised to have people with the right language skills to be able to communicate with the people who will be passing through there.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Training about the law is planned for these agents, but they are not required to take French classes to be able to communicate with Canadian citizens?

Mr. Bolduc: No, there is no French language training. I can assure you, senator, that I have worked in Quebec for a long time.

U.S. customs officials try to select agents who speak French, although it is not mandatory. You will find that many agents working on the southern border speak Spanish. During the recruitment process, they try to give priority to agents who speak French. That does not mean that bilingual agents will be available 16 hours per day, but I know they are trying to recruit some.

[*English*]

Senator McIntyre: Thank you, minister, for being here today and answering our questions.

Minister, you have outlined the anticipated benefits of pre-clearance in facilitating travel across the Canada-U.S. border. Obviously they are potentially considerable.

My question is this: Can you outline what the next steps will be after Bill C-23 is passed, and where will we see the first benefits from this agreement?

Mr. Goodale: The next technical step, as soon as we get Royal Assent, would be the preparation of the regulations. A number of the provisions in the act would enable the actual practical implementation. Once we get the law passed and the regulations drafted and promulgated, the next step is physically setting up operations in new locations.

The agreement in principle between Canada and the U.S., which I negotiated with Jeh Johnson, who was the Secretary of Homeland Security at the time, the end of 2015, the beginning of 2016, was that we would start at Jean-Lesage airport in Quebec City, Billy Bishop airport in Toronto, the train from Montreal to New York and the train and cruise ship interface at a number of locations in British Columbia. There is some informal pre-clearance at some of those locations now, but this would enlarge it and set it up on a more fulsome basis.

All of those venues, knowing that this agreement in principle has been in the public domain now for quite some time, have been doing their homework and making plans and preparations. The sites would need to arrive at their own operational

l'aéroport Trudeau à Montréal, seraient bien avisés d'avoir des gens qui possèdent les bonnes compétences linguistiques pour communiquer avec les gens qui passeront là.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Une formation en droit est prévue pour ces agents, mais on n'exige pas qu'ils suivent des cours de français pour qu'ils puissent être en mesure de communiquer avec les citoyens canadiens?

M. Bolduc : Non, il n'y a pas de formation en langue française. Je peux vous rassurer, sénateur, j'ai travaillé longtemps au Québec.

Les collègues de la douane américaine, bien que ce ne soit pas obligatoire, essaient de sélectionner des gens qui détiennent une maîtrise. Vous allez voir beaucoup d'agents qui travaillent à la frontière du sud et qui parlent espagnol. Lors du processus de recrutement, ils essaient d'accorder la priorité aux gens qui parlent le français. Toutefois, cela ne veut pas dire que des agents bilingues seront disponibles 16 heures par jour, mais je sais qu'ils s'efforcent d'en recruter.

[*Traduction*]

Le sénateur McIntyre : Merci, monsieur le ministre, d'être venu et de répondre à nos questions.

Monsieur le ministre, vous avez décrit les avantages prévus du précontrôle pour faciliter les déplacements à la frontière canado-américaine. De toute évidence, ils pourraient être considérables.

Ma question est la suivante : pouvez-vous me dire quelles seront les étapes après l'adoption du projet de loi C-23 et quels seront les premiers avantages de cet accord?

M. Goodale : La prochaine étape technique, dès que nous obtiendrons la sanction royale, serait la préparation des règlements. Plusieurs dispositions de la loi permettraient la mise en œuvre concrète. Une fois la loi adoptée et les règlements rédigés et promulgués, l'étape suivante consiste à s'installer dans de nouveaux endroits.

L'accord de principe entre le Canada et les États-Unis, que j'ai négocié avec Jeh Johnson, le secrétaire à la Sécurité intérieure à l'époque, à la fin de 2015 et au début de 2016, prévoyait que nous allions commencer à l'aéroport Jean-Lesage de Québec, à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, au train Montréal-New York et à l'interface train-croisière à plusieurs endroits en Colombie-Britannique. Il y a un précontrôle informel à certains de ces endroits maintenant, mais le projet de loi lui ferait prendre de l'ampleur et le mettrait en place de façon plus complète.

Tous ces endroits, sachant que cet accord de principe est du domaine public depuis un certain temps déjà, font leurs devoirs, élaborent des plans et se préparent. Les sites devraient conclure leurs propres accords opérationnels avec les services frontaliers

agreements with the border services in the United States, so those communications have been ongoing. I think in most cases at the locations I've mentioned, they are anxious to get going as soon as they can. Some may have to make some physical alterations to their premises to be able to accommodate pre-clearance appropriately in a safe and secure manner.

When we were putting this to bed at the end of the Obama administration and the beginning of ours, I wanted to go beyond simply having the formal legal agreement; I wanted a business understanding. Once we get the legal issues resolved and the legislation passed on both sides of the border and the regulations done, then where do we start to actually expand the service? Those are the locations: Billy Bishop, Jean-Lesage, the train from Montreal to New York and the rail and marine locations in British Columbia.

Senator McIntyre: Minister, apart from what you have said, will your government have an action plan or a strategy in place for taking full advantage of this agreement?

Mr. Goodale: Yes, indeed. The next stage —

Senator McIntyre: Can you share this plan with us?

Mr. Goodale: I've talked about it a lot, but the essence of it is what I've described here with one addition, and that is getting the cargo up and running.

There have been some pilots and tests done on cargo movement in the past. The results have told us two things. Number one, this would be a really good thing if we could get it implemented, but it is complicated in the case of cargo, and it may require some further legal adjustments on the American side.

That is the plan, and we are going to push it every opportunity we get in order to make this service available at more locations in all modes of transportation and, in response to the earlier question, moving in both directions.

Senator McIntyre: If I may, Madam Chair, I have another question for the minister.

The Chair: Quickly.

Senator McIntyre: It has to do with Canadian workers. Minister, I'm sure you're aware that concerns have been raised by some groups representing Canadian workers about the U.S.'s ability to provide derogatory information on each employee requiring unescorted access to pre-clearance areas. Obviously this has raised significant concerns about a de facto U.S. veto over Canadians working in a pre-clearance facility on Canadian soil.

aux États-Unis, de sorte que ces communications se poursuivent. Je pense que dans la plupart des cas, en ce qui concerne les endroits que j'ai mentionnés, les gens ont hâte de commencer. Il se peut que des modifications physiques doivent être apportées à certains locaux pour pouvoir procéder au précontrôle approprié de façon sécuritaire.

Au moment où nous concrétisons tout cela, à la fin de l'administration Obama et au début de la nôtre, je voulais aller au-delà de la simple conclusion d'un accord juridique formel; je voulais une compréhension du milieu des affaires. Une fois que les aspects juridiques auront été réglés, que la loi aura été adoptée des deux côtés de la frontière et que les règlements auront été aussi adoptés, où commencerons-nous alors pour étendre le service? Nous commencerons aux endroits suivants : Billy Bishop, Jean-Lesage, le train Montréal-New York et les emplacements ferroviaires et maritimes en Colombie-Britannique.

Le sénateur McIntyre : Monsieur le ministre, outre ce que vous avez dit, est-ce que votre gouvernement aura un plan d'action ou une stratégie en place pour tirer pleinement parti de cet accord?

M. Goodale : Oui, en effet. L'étape suivante...

Le sénateur McIntyre : Pouvez-vous nous faire part de ce plan?

M. Goodale : J'en ai beaucoup parlé, mais essentiellement, c'est ce que j'ai décrit ici avec un ajout, à savoir inclure le fret.

Par le passé, on a fait des projets pilotes et des essais concernant le mouvement du fret. Les résultats nous ont appris deux choses. Premièrement, ce serait vraiment bien si nous pouvions le mettre en œuvre, mais c'est compliqué dans le cas du fret et cela pourrait nécessiter d'autres ajustements juridiques du côté américain.

C'est le plan et nous allons profiter de toutes les occasions qui se présenteront pour que ce service soit offert à un plus grand nombre d'endroits pour tous les modes de transport et, en réponse à la question précédente, dans les deux sens.

Le sénateur McIntyre : Si vous me le permettez, madame la présidente, j'ai une autre question à poser au ministre.

La présidente : Rapidement.

Le sénateur McIntyre : Elle concerne les travailleurs canadiens. Monsieur le ministre, je sais que vous savez que certains groupes représentant des travailleurs canadiens ont soulevé des inquiétudes au sujet de la capacité des États-Unis de fournir des renseignements préjudiciables sur chaque employé qui doit avoir un accès sans escorte aux zones de précontrôle. De toute évidence, cela a soulevé des préoccupations importantes d'un droit de veto de fait des États-Unis relativement aux

For example, groups representing Canadian marine transportation workers have suggested that this could be fixed through an amendment to the legislation, exempting employees who hold a marine transportation security clearance.

Would you support such an amendment?

Mr. Goodale: I would have to examine the detail of the proposal, senator. I've taken the view that if constructive amendments can be brought forward, I'm happy to take a very careful look at them.

One issue, though, one constraint that we have is that the amendment would need to be consistent with the binational agreement between Canada and the United States. We're not in a position to unilaterally change that agreement that was signed in the spring of 2015. That would take a renegotiation, if that's involved in this. I don't know whether that's the case or not.

Two points I would mention. What is done with the information would be entirely up to Canada to determine, and the normal labour law and grievance procedures would apply.

Jill Wherrett, my assistant deputy minister, has been very close to these issues, and she probably has some better detail to provide.

Jill Wherrett, Assistant Deputy Minister, Portfolio Affairs and Communications Branch, Public Safety Canada: Just to add a little bit of detail, as you've correctly noted, the agreement does provide that the inspecting countries — the U.S. if they're in Canada or Canada if we were operating in the U.S. — can provide information to the host country for the regular vetting processes that go on in terms of employees who require access to the pre-clearance area.

That's really intended to strength the security of the transportation system, helping to minimize the risk of incidents related to national security, for example. But as the minister said, the agreement is very clear that that final decision rests with the host country, so that decision about who can work in facilities in Canada will always be made by Canadian authorities or the operators of the facility. Those decisions will be subject, as the minister said, to regular employment and labour laws.

A number of issues have been raised by various groups, including the longshoremen's union in B.C. We've spoken about that before, Senator Griffin.

Canadiens qui travaillent dans une installation de précontrôle en territoire canadien.

Par exemple, des groupes représentant des travailleurs canadiens du transport maritime ont laissé entendre que cette situation pourrait être corrigée par une modification à la loi, qui exempterait les employés qui détiennent une habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

Seriez-vous en faveur d'un tel amendement?

M. Goodale : Il faudrait que j'examine la proposition en détail, monsieur le sénateur. À mon avis, si des amendements constructifs peuvent être proposés, je serai heureux de les examiner attentivement.

Toutefois, l'une des contraintes est que l'amendement devrait être conforme à l'accord binational entre le Canada et les États-Unis. Nous ne sommes pas en mesure de modifier unilatéralement l'accord signé au printemps de 2015. Il faudrait une renégociation en l'occurrence. Je ne sais pas si c'est le cas ou non.

Je voudrais mentionner deux points. Il appartiendrait entièrement au Canada de déterminer ce qu'il doit faire de l'information. D'ailleurs, le droit du travail et les procédures normales de règlement des griefs s'appliqueraient.

Jill Wherrett, ma sous-ministre adjointe, est très au fait de ces questions et elle a probablement d'autres détails à fournir.

Jill Wherrett, sous-ministre adjointe, Secteur des affaires du portefeuille et des communications, Sécurité publique Canada : Pour ajouter un peu de détails, comme vous l'avez fait remarquer à juste titre, l'accord prévoit que les pays qui procèdent aux inspections — les États-Unis si elles se font au Canada ou le Canada si elles se font aux États-Unis — peuvent fournir des renseignements au pays hôte dans le cas des processus réguliers de vérification des employés qui ont besoin d'avoir accès à la zone de précontrôle.

Cela vise vraiment à renforcer la sécurité du réseau de transport, à réduire au maximum les risques d'incidents liés à la sécurité nationale, par exemple. Cependant, comme l'a dit le ministre, l'accord est très clair : la décision finale revient au pays hôte, de sorte que les décisions concernant les personnes qui peuvent travailler dans des installations au Canada seront toujours prises par les autorités canadiennes ou les exploitants de l'installation. Comme l'a dit le ministre, ces décisions seront assujetties aux lois habituelles sur l'emploi et le travail.

Plusieurs questions ont été soulevées par divers groupes, notamment le syndicat des débardeurs en Colombie-Britannique. Nous en avons déjà parlé, sénatrice Griffin.

We are actively involved in discussions with the U.S. about how this process will work with information coming from the U.S. For the air sites, we have an existing process in place in terms of the Transportation Security Clearance Program, and we would continue to use that. For marine sites, we're continuing to discuss that. There is a possibility, where the marine security process is in place, of using that, where it applies. We would address that through regulations; that would be the more appropriate way, rather than an amendment to the legislation, to make that clear.

Senator McIntyre: The point I was trying to raise is that the bill contains no definition of derogatory information. I'm just wondering if you would accept an amendment to that effect.

Mr. Goodale: Senator, obviously I would need to see what the possible amendment would say and compare it to the agreement to ensure consistency. I'm happy to look at constructive proposals to see if there's a way that concerns can be accommodated. I'm afraid in advance I'm not able to give a blanket yes or no, but I'd be happy to look at any proposal coming forward.

Senator McIntyre: Thank you.

Senator Brazeau: Good afternoon, minister.

You mentioned that U.S. officers will be receiving training. Other than getting familiarized with the Constitution, the Charter, other rules, is there any other specific training that U.S. officers will have to undergo?

Mr. Goodale: Any power or authority that they would be exercising under Canadian law is something we would want to make sure they fully understand in terms of all of the Canadian implications.

The legal umbrella that they will be operating under is the primary source of the training. They are, we would expect, in most cases — we will check this, obviously — experienced border officers to start with, so in terms of the work they do from a border control point of view, we would expect that they would be competent professionals. What we want to add to their training is the Canadian detail, the Canadian legal frame, the Canadian nuance, to make sure that all of the rules and rights protected by the Charter are properly protected.

Martin, are there other details of the training that you could comment on?

Mr. Bolduc: The only other one that would be worth mentioning is the use and storage of defensive tools. Officers will have a baton and pepper spray, so the procedure in the use and storage of those regulated items in Canada.

Nous participons activement à des discussions avec les États-Unis sur la façon dont ce processus fonctionnera en ce qui concerne l'information provenant des États-Unis. Pour ce qui est des sites aériens, nous avons déjà un processus en place dans le cadre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, que nous continuerions à utiliser. Dans le cas des sites maritimes, nous continuons à en discuter. Il existe une possibilité, là où le processus de sécurité en matière maritime est en place, d'y recourir, le cas échéant. Nous procéderions par voie de règlement. Ce serait la façon la plus appropriée de le dire clairement, plutôt que de modifier la loi.

Le sénateur McIntyre : Ce que j'essayais de faire valoir, c'est que le projet de loi ne renferme aucune définition de ce qui constitue un renseignement préjudiciable. Je me demande tout simplement si vous accepteriez un amendement en ce sens.

M. Goodale : Monsieur le sénateur, il faudrait bien entendu que je prenne connaissance de l'amendement en question et que je le compare à l'accord afin d'assurer la cohérence. Je suis heureux d'examiner des propositions constructives pour voir s'il est possible de tenir compte de préoccupations. Je crains de ne pas pouvoir vous donner à l'avance un oui ou un non, mais je serais heureux de prendre connaissance de toute proposition.

Le sénateur McIntyre : Merci.

Le sénateur Brazeau : Bonjour, monsieur le ministre.

Vous avez mentionné que les agents américains recevront une formation. Outre le fait de se familiariser avec la Constitution, la Charte et d'autres règles, y a-t-il une formation précise que les agents américains devront suivre?

M. Goodale : Tout pouvoir qu'ils exerceraient en vertu du droit canadien est un aspect dont nous voudrions nous assurer qu'ils comprennent très bien toutes les implications canadiennes.

La principale source de la formation est le cadre juridique dans lequel ils évolueront. Nous nous attendons à ce que ces agents soient, dans la plupart des cas — nous allons vérifier cela, bien entendu —, des agents frontaliers expérimentés au départ. Donc, en ce qui concerne le travail qu'ils effectuent du point de vue du contrôle frontalier, nous nous attendrions à ce qu'ils soient des professionnels compétents. Ce que nous voulons ajouter à la formation, c'est le détail canadien, le cadre juridique canadien, la nuance canadienne, pour nous assurer que toutes les règles et tous les droits protégés par la Charte sont bien protégés.

Martin, y a-t-il d'autres détails sur la formation dont vous pourriez parler?

M. Bolduc : Le seul autre point qui mériterait d'être mentionné est l'utilisation et l'entreposage d'outils défensifs. Les agents disposeront d'une matraque et d'un vaporisateur de

Mr. Goodale: I might add on that point, senator, one thing that's very important in this agreement and in the legislation is that all of the rules and rights are completely reciprocal. In other words, no power, right or authority is conferred upon an American that is not also, and equally, conferred upon a Canadian. It's an exact mirror image both ways.

In relation to weapons, for example, American officers will carry weapons only where their Canadian counterparts do as well. To give you a practical example of that, inside an airport in passenger clearing operations, Canadian border officers do not carry sidearms, so the American officers will not carry sidearms in those circumstances. It's an exact mirror image.

Senator Black: Minister, thank you for being here and thank you for your and your officials' commitment to this very important piece of legislation.

For the record, as the sponsor of the bill, there are a couple of matters that I would like to hear your view on for the purpose of the debate which undoubtedly will be forthcoming at third reading.

Minister, with respect, you've heard concerns about search, electronic devices and withdrawals. Those appear to be where various senators have issues regarding the potential violation of privacy or an individual's civil rights.

Minister, are you satisfied that the civil liberty regime put in place by this legislation gives an actual remedy to anyone who feels they've been violated? And if you wish to refer that to counsel, I would completely understand that.

Mr. Goodale: I would certainly invite Scott or Jill to comment, but the agreement was negotiated in great detail to try to anticipate, as much as possible, all of the different circumstances that could arise and to make sure that what we were putting in place is an effective regime from a security point of view, an efficient regime from the convenience of the traveller point of view, and one that fully respects the Charter, the Bill of Rights and the Canadian Human Rights Act.

The clauses in the bill that I think are particularly important in this regard are clause 10(2) and clause 11, which make it clear that U.S. pre-clearance officers operating in Canada are operating within the framework of Canadian human rights law. That, I think, is about as strong a protection as you could possibly have.

poivre, ce qui explique la procédure d'utilisation et d'entreposage de ces articles réglementés au Canada.

M. Goodale : Permettez-moi d'ajouter à ce sujet, sénateur, une chose très importante dans l'accord et dans le projet de loi, c'est que toutes les règles et tous les droits sont complètement réciproques. Autrement dit, aucun pouvoir, droit ou autorisation n'est conféré à un Américain qui n'est pas aussi, et légalement, conféré à un Canadien. Il s'agit d'une image miroir exacte dans les deux sens.

Par exemple, en ce qui concerne les armes, les agents américains ne porteront des armes que là où leurs homologues canadiens le font. À titre d'exemple concret, à l'intérieur d'un aéroport pour le dédouanement des passagers, les agents frontaliers canadiens ne portent pas d'armes, de sorte que les agents américains ne porteront pas d'armes de poing non plus. Il s'agit d'une image miroir exacte.

Le sénateur Black : Monsieur le ministre, merci d'être venu et merci de votre engagement et de celui de vos fonctionnaires vis-à-vis de ce texte législatif très important.

Aux fins du compte rendu, étant le parrain du projet de loi, il y a quelques points à l'égard desquels j'aimerais connaître votre point de vue, compte tenu du débat qu'il y aura sans aucun doute au moment de la troisième lecture.

En tout respect, monsieur le ministre, vous avez entendu les inquiétudes au sujet de la fouille, des appareils électroniques et du retrait du précontrôle. Il semble que plusieurs sénateurs s'inquiètent de possibles violations de la vie privée ou des droits civils des personnes.

Monsieur le ministre, considérez-vous que, en vertu du régime de liberté civile institué par cette mesure législative, une personne ayant le sentiment que ses droits ont été violés aurait un véritable recours? Je comprendrais parfaitement que vous désiriez renvoyer la question à un conseiller juridique.

M. Goodale : J'inviterais en effet Scott ou Jill à répondre, mais je dirai déjà que l'accord, tel qu'il a été négocié dans le détail, devait permettre d'anticiper, autant que faire se peut, toutes les circonstances pouvant se présenter, tout en assurant l'instauration d'un régime efficace qui soit sécuritaire, facile d'utilisation pour les voyageurs et qui respecte entièrement la Charte, la Déclaration des droits et la Loi canadienne sur les droits de la personne.

À cet égard, les éléments du projet de loi qui me semblent tout particulièrement importants sont le paragraphe 10(2) et l'article 11, qui stipulent clairement que le travail des agents de précontrôle américains œuvrant en sol canadien tombe sous le coup de la Loi canadienne sur les droits de la personne. Je ne vois pas bien comment nous pourrions avoir une protection plus forte que celle-ci.

The negotiators paid careful attention to this; and the drafters, when we put it in legislation, made that explicit in clause 10(2) and clause 11.

Senator Black: And that's very clear and very strong. If, however, there should be a violation of those rights, are we satisfied that there is a meaningful remedy available to someone who feels violated? Or do the immunity provisions of the legislation — and other legislation that you've referred to earlier, minister — provide a block?

Mr. Goodale: I believe the remedies are real. They've been designed to be real and to be meaningful.

The other comfort that I take on this is the experience of the last 65 years — since 1952, I think it is — where the number of incidents where an issue would have arisen is minuscule and where the recourse mechanisms have been appropriate. Now obviously with new legislation, we're anticipating an increase in volume and in traffic — and therefore, I guess, in the opportunities for things to go wrong. However, I do believe that the legal framework is solid, that the recourse mechanisms are real and that the experience of the last 65 years would suggest that what we're building on here is an already very successful arrangement.

Senator Black: Minister, I presume — but I want to confirm for the benefit of the record — that you have received advice and you are of the view yourself that this legislation neither breaches any provisions of the Charter nor breaches provisions of Canadian privacy legislation.

Mr. Goodale: Absolutely.

Senator Black: Thank you, minister.

Senator Richards: Thank you for being here, minister. I have a question that's a little off this but deals with the same thing, really. I'm wondering, do American and Canadian officials access the same no-fly list? My son found himself on a no-fly list when he was 13. He was travelling from Fredericton to Toronto, for the first time on his own, to visit a friend. He was held up in Fredericton. They knew who I was. On the way back he was held up in Toronto, not for an inordinate amount of time but enough to cause us worry.

I know it would be far better to be held up by pre-clearance in Toronto than somewhere in Boston or New York. Still, I'm wondering if anything has been done to remedy this, for 13- or 14-year-old kids to be held up on a no-fly list.

Les négociateurs n'ont pas négligé cet aspect. Puis, les rédacteurs de la mesure législative l'ont explicité au paragraphe 10(2) et à l'article 11.

Le sénateur Black : C'est en effet exprimé avec beaucoup de force et de clarté. Cela dit, si une violation des droits devait survenir, y a-t-il lieu de penser qu'une personne dont les droits auraient été violés aurait à sa disposition des recours considérables, ou est-ce que les dispositions du projet de loi relatives à l'immunité — ainsi que d'autres mesures législatives dont vous avez parlé plus tôt, monsieur le ministre — empêcheraient ces recours?

M. Goodale : Je crois que les recours sont tangibles. Ils ont été décrits comme étant tangibles et considérables.

Ce qui me rassure, par ailleurs, c'est l'expérience des 65 dernières années — depuis 1952, si je ne m'abuse —, période pendant laquelle le nombre d'incidents problématiques a été infime et les mécanismes de recours se sont révélés adéquats. Évidemment, à la suite de la nouvelle mesure législative, nous anticipons un accroissement du volume et de la circulation — ce qui augmentera également la probabilité que des problèmes surviennent, j'imagine. Toutefois, je crois que le cadre juridique est solide, que les mécanismes de recours sont tangibles et que l'expérience des 65 dernières années suggère que nous édifions notre mesure sur la base de ce qui est déjà une grande réussite.

Le sénateur Black : Monsieur le ministre, j'aimerais que vous me confirmiez ceci pour le compte rendu : je suppose que vous avez reçu des conseils juridiques et que vous êtes vous-même d'avis que cette mesure législative n'enfreint aucune disposition de la Charte ou de la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels.

M. Goodale : Tout à fait.

Le sénateur Black : Merci, monsieur le ministre.

Le sénateur Richards : Merci de votre présence, monsieur le ministre. J'ai une question qui peut sembler s'écarter un peu du sujet, mais qui traite de la même chose en vérité. Je me demande si les douaniers américains et canadiens ont accès à la même liste d'interdiction de vol? À l'âge de 13 ans, mon fils s'est retrouvé sur une liste d'interdiction de vol. Il voyageait — seul, pour la toute première fois — entre Fredericton et Toronto pour rendre visite à un ami. Il a été retenu à Fredericton. Les douaniers savaient qui j'étais. Au retour, il a été retenu à Toronto — pas très longtemps, soit, mais suffisamment pour que nous soyons inquiets.

Je sais qu'il vaudrait beaucoup mieux être retenu en précontrôle à Toronto qu'à Boston ou à New York. Il n'en demeure pas moins que je me demande si l'on a trouvé des solutions pour empêcher que des enfants de 13 ou 14 ans soient retenus parce qu'ils figurent sur des listes d'interdiction de vol.

Mr. Goodale: Two or three things, senator. Thank you for raising it. It's not directly involved in Bill C-23, but it is a very large public issue. I'm frustrated by it, as are a good many other people.

With respect to the no-fly list, the Canadian and American lists are totally separate entities. They have theirs; we have ours. We make our own decisions about how names are put on or taken off the list, and they have their own procedure for their list — names on, names off. We have established a working group between the two countries to facilitate solutions where there are problems with names. We put that together last year, so it's a new effort. It hasn't existed for a long time, but at least we have a collaborative mechanism where, if we've got a Canadian with a complaint about the U.S. list, we've got a mechanism for raising that issue with the Americans and seeing if we can find a solution. Similarly, if they've got an American with a problem on the Canadian list, it can work the other way around.

That cooperative mechanism is up and functioning. However, the major concern about the Canadian no-fly list is that although there are no children's names on the list — in fact, the law says the only names that are put on the list are people over the age of 18 — you can have confusion among names where a child has a name similar to the name of an adult that is on the list, and there have been some highly publicized cases where exactly that problem has occurred.

And the problem originates with the design of the administrative structure for handling the no-fly list in Canada. When it was designed eight or nine years ago, the people of the day thought the best way to do this would be to have the airlines that have the passenger manifests do the clearing of the names. So in effect, the government's no-fly list is administered on the back of the airlines' computer systems, and we have no control over the airlines' computer systems. The number of fields they offer, the number of identifiers they use, that's their commercial business, and they are running the no-fly system on their computers.

In the United States it operates the other way around. The no-fly list is a government computer system, and the airlines give the government the airline manifests and it's the government that does the checking rather than the airlines that do the checking. I think, quite frankly, from a security and efficiency point of view, the American system is a better approach. Ours is a bit odd. It also raises security concerns for me, as well as the inconvenience and the stigmatization of children and so forth.

M. Goodale : Monsieur le sénateur, je vous répondrai en abordant deux ou trois points. Merci d'avoir soulevé cette question. Ce n'est pas lié directement au projet de loi C-23, mais il s'agit d'un enjeu d'intérêt public qui touche beaucoup de gens. Je suis loin d'être le seul à ressentir de la frustration à ce sujet.

En ce qui concerne l'interdiction de vol, les listes canadienne et américaine sont parfaitement distinctes. Ils possèdent la leur; nous avons la nôtre. Nous décidons par nous-mêmes des noms qui seront ajoutés à la liste ou qui en seront soustraits. De même, ils possèdent leur propre procédure d'ajout et de retrait des noms. Nous avons formé une équipe de travail canado-américaine pour trouver des solutions quand certains noms posent problème. Nous avons assemblé cette équipe l'an dernier; il s'agit donc d'une nouvelle initiative. À tout le moins, nous disposons maintenant d'un mécanisme de collaboration qui a fait défaut pendant longtemps. Si un Canadien se plaint du fait que son nom figure sur la liste américaine, ce mécanisme permet de discuter du problème avec les Américains et d'envisager une solution éventuellement. Les Américains peuvent faire de même lorsqu'ils ont un problème avec un nom qui figure sur la liste canadienne.

Ce mécanisme de collaboration est en place et il fonctionne. Cependant, le principal problème de la liste d'interdiction de vol canadienne réside dans le fait que, bien qu'aucun nom d'enfant n'y soit inscrit — la loi stipule que seuls les noms des personnes âgées de plus de 18 ans peuvent y figurer —, il peut y avoir une confusion lorsqu'un enfant porte le même nom qu'un adulte se trouvant sur la liste. Dans certains cas très médiatisés, c'est précisément ce qui s'est passé.

Le problème vient de la manière dont la structure administrative de la liste d'interdiction de vol canadienne a été conçue il y a huit ou neuf ans. À ce moment-là, les gens croyaient qu'il valait mieux laisser les compagnies aériennes, qui possèdent la liste des passagers, s'occuper du contrôle des noms. De fait, la liste d'interdiction de vol gouvernementale est administrée à l'intérieur des systèmes informatiques des compagnies aériennes, systèmes sur lesquels nous n'avons aucun contrôle. Le nombre de champs indiqués, le nombre d'identifiants utilisés, tout cela relève de leur prérogative commerciale. Au reste, le système d'interdiction de vol passe par leurs ordinateurs.

Aux États-Unis, c'est l'inverse. La liste d'interdiction de vol relève d'un système informatique gouvernemental. Ce sont les compagnies aériennes qui fournissent la liste des passagers au gouvernement, lequel procède au contrôle en lieu et place du transporteur. En toute franchise, je crois que le système américain est supérieur au point de vue de la sécurité et de la sécurité. Le nôtre est un peu curieux. Selon moi, il soulève des inquiétudes en matière de sécurité, sans parler de son côté peu pratique, de la stigmatisation des enfants, et cetera.

We want to migrate from that old system that was created seven or eight years ago to a new one, where we have a government-controlled computer system, safe and secure, and we would do the checking and it would be interactive. So once you had a false positive, you would get a clearance number, and every time you then buy a ticket or check in at the kiosk or at home on your home computer, you would enter your clearance number and your name would automatically be verified and never again would you have that awkward moment at the ticket counter.

To do that requires three things: We have to change the legislation to give the government the authority to run the system rather than the airlines running the system. That will necessitate some regulatory changes as well, and we have to build that computer system from the bottom up because at the moment it doesn't exist. The old system doesn't accommodate what we need to do on the new system.

Step number one is in Bill C-59. This bill hasn't come to the Senate yet; it's just under debate in the house now. But Bill C-59 will give the government the legal authority to build this system from the ground up to solve this problem. We'll then have to develop regulations and build the computer system. But step number one is fixing the law, and that fix is contained in Bill C-59.

[Translation]

Senator Boisvenu: Regarding the establishment of Canadian control points on U.S. soil, you talked a lot about cargo. What about tourists and persons who are in the United States and are travelling to Canada? Do you have any specific plans for developing service points at certain airports? What are your priorities?

[English]

Mr. Goodale: We would like both the passenger flow and the cargo flow coming from the United States to Canada. As I was saying to Senator Griffin earlier, we are certainly open to suggestions about where we could, in a smart way, get this started. As I suggested in an earlier answer, maybe you pick a tourist location like Scottsdale in Arizona or Fort Lauderdale in Florida, or maybe it should be a business transit point like Denver or Chicago. Because he came from Boston, former Secretary Kelly and I had an interesting discussion about Boston as one of the locations as well.

We're looking for suggestions, and I would welcome the Senate's considered advice about where, if we could get one of these started for passengers and for cargo, would be a good location. Your advice would be welcome.

Nous souhaitons passer de ce vieux système — créé il y a sept ou huit ans — à un nouveau, à savoir un système informatique sécuritaire contrôlé par le gouvernement. Nous nous occuperions du contrôle des noms et le système serait interactif. Ainsi, quiconque recevant un résultat faussement positif se verrait attribuer un numéro de contrôle. À chaque achat de billet et à chaque enregistrement en personne ou en ligne, il entrerait son numéro de contrôle et son nom serait instantanément vérifié. Il n'aurait plus jamais à vivre ce genre de situation gênante au guichet d'enregistrement.

Pour ce faire, nous avons besoin de trois choses. D'abord, nous devons modifier la loi pour donner au gouvernement le pouvoir d'administrer le système en lieu et place des compagnies aériennes, ce qui implique également de procéder à des changements réglementaires. Il faudra construire le système de A à Z, puisqu'il n'existe pas encore. Le vieux système ne permet pas de faire ce qui est exigé par le nouveau système.

Le projet de loi C-59 constitue la première étape. Ce projet de loi n'a pas encore été présenté au Sénat; il est actuellement à l'étude à la Chambre. Il donnera au gouvernement le pouvoir de bâtir le système de A à Z afin de régler ce problème. Nous devons ensuite élaborer des règlements et construire le système informatique. Il n'en demeure pas moins qu'il faut d'abord modifier la loi. Le projet de loi C-59 contient une telle modification.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Au sujet de l'élaboration de points de contrôle canadiens en sol américain, vous avez beaucoup parlé de fret. Qu'en est-il des touristes et des personnes qui sont aux États-Unis et qui voyagent au Canada? Avez-vous des plans en particulier pour le développement de points de service dans certains aéroports? Quelles sont vos priorités?

[Traduction]

M. Goodale : Nous voudrions nous occuper de des passagers, et du fret entrant au Canada en provenance des États-Unis. Comme je le disais à la sénatrice Griffin un peu plus tôt, nous sommes ouverts aux suggestions afin de choisir intelligemment un endroit où commencer. Dans une de mes réponses précédentes, j'ai suggéré qu'il pourrait s'agir d'un lieu touristique comme Scottsdale en Arizona ou Fort Lauderdale en Floride, ou encore d'un point de transit pour les affaires comme Denver ou Chicago. Comme le secrétaire Kelly vient de Boston, nous avons aussi évoqué cette ville comme emplacement possible lors d'une discussion intéressante.

Nous sommes à la recherche de suggestions. Je serais ravi de recevoir les conseils avisés des sénateurs. Si nous arrivons à établir un premier point de contrôle pour les passagers et pour le fret, quel endroit conviendrait bien? Vos conseils seraient les bienvenus.

The Chair: Minister, thank you very much for taking the time and joining us in answering the questions. I know some of the senior officials will stay to take further questions. Thank you again.

Mr. Goodale: Thank you very much, Madam Chair. I look forward to coming back.

The Chair: We are joined at the table by Michael Zigayer. We welcome you, and we thank the senior officials for being here and answering questions.

Do you have any opening comments you would like to make, or can we go right to questions?

Ms. Wherrett: Right to questions.

The Chair: Thank you. We'll start with our deputy chair, Senator Dagenais.

[*Translation*]

Senator Dagenais: I would like to go back to the concerns raised about customs agents and U.S. border protection. Our concern is the sharing of information with U.S. authorities regarding Canadians who might pose security problems.

Can you tell us about the process that has been implemented to regulate these exchanges of information between the two countries? At the same time, I would like to know how the agreement will protect the rights of persons who enter the preclearance area and are interrogated by U.S. agents on the basis of Canadian information.

It is a bit complicated, but worrisome nonetheless.

[*English*]

Ms. Wherrett: Thank you for the question. In terms of the information and privacy under the preclearance act, 2016, I think it's important to note that this legislation and U.S. pre-clearance operations in Canada do not allow U.S. officers to collect any information that would not otherwise be collected from any other person seeking to enter the U.S. at a regular port of entry. So there is no difference in the pre-clearance context to a regular port of entry. As is the case at a regular port of entry and existing U.S. pre-clearance locations in Canada, U.S. officers have the authority to question travellers and to collect information to make admissibility decisions as well as to maintain security and control over the border. As I said, there is no difference between a pre-clearance site and a regular port of entry.

La présidente : Monsieur le ministre, merci d'avoir pris le temps de venir répondre à nos questions. Je sais que certains hauts fonctionnaires resteront pour répondre à d'autres questions. Merci encore.

M. Goodale : Merci beaucoup, madame la présidente. Je reviendrai avec plaisir.

La présidente : Nous accueillons maintenant Michael Zigayer. Bienvenue, monsieur. Nous remercions également les hauts fonctionnaires d'être présents pour répondre à nos questions.

Avez-vous des remarques préliminaires à formuler? Sinon, nous passerons directement aux questions.

Mme Wherrett : Passons tout de suite aux questions.

La présidente : Merci. Nous allons commencer par le vice-président, le sénateur Dagenais.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : J'aimerais revenir aux préoccupations concernant les contrôleurs du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Ce qui nous préoccupe, c'est l'échange de renseignements avec les autorités américaines au sujet des Canadiens qui peuvent poser des problèmes de sécurité.

Pourriez-vous nous parler un peu du processus qui a été mis en place pour réglementer ces échanges de renseignements entre les deux pays? Du même coup, je vous poserais la question à savoir comment l'accord prévoit protéger les droits des personnes, qui franchissent la zone de précontrôle, qui sont interrogées par des contrôleurs américains et qui vont s'appuyer sur des renseignements canadiens?

Cette question est un peu complexe, mais elle est quand même préoccupante.

[*Traduction*]

Mme Wherrett : Je vous remercie de votre question. En ce qui concerne la protection des renseignements personnels en vertu de la Loi sur le précontrôle de 2016, je crois qu'il est important de rappeler que cette mesure législative et les opérations américaines de précontrôle en sol canadien ne donnent pas aux agents américains le droit de recueillir des renseignements autres que ceux qui seraient demandés à n'importe quelle personne cherchant à entrer aux États-Unis à un point d'entrée ordinaire. C'est donc dire qu'il n'y a pas de différence entre le contexte du précontrôle et celui d'un point d'entrée ordinaire. Les agents américains ont le pouvoir de poser des questions aux voyageurs et de recueillir de l'information pour déterminer leur admissibilité et pour veiller à la sécurité et au contrôle de la frontière, comme c'est déjà le cas aux points d'entrée ordinaires et aux points de précontrôle américains en sol

There are some limitations in Bill C-23. There are limitations regarding what kinds of biometric information can be collected and limitations related to the collection and use of information in the case of withdrawal.

In accordance with the agreement, the U.S. must ensure that all information collected during pre-clearance operations is treated in accordance with the applicable U.S. privacy law and policies, including those that provide for the protection of personal data against inappropriate access, use or disclosure.

Information collected by the U.S. and Canada — again, this applies to a pre-clearance location or regular port of entry — is subject to the review and oversight of the appropriate agencies and entities in the U.S., including those that deal with privacy and civil liberties. Again, those existing protections remain in place with no difference between a pre-clearance site and a regular port of entry.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Mr. Bolduc, I reviewed the bill and it says that, in the case of a strip search on U.S. soil, a CBSA supervisor must be present.

It also says that, if no supervisor is available, the U.S. border services agency could authorize a search.

In the event that a supervisor is for some reason unavailable, would you be concerned about the U.S. border services agency doing a strip search?

I am not suggesting in any way that the U.S. border services agency is more expeditious. Have you had discussions with the U.S. border services at Jean-Lesage airport to make sure there would be enough supervisors available to conduct those searches?

Mr. Bolduc: The traveller can invoke their right to be taken before a senior agent who is a supervisor. Otherwise, there is absolutely no need to have a supervisor present to conduct a search. That is an important difference.

The minister has mentioned that this is already in place. U.S. customs officials can call upon our services to conduct a strip search, although that happens very rarely. Such requests are not common.

canadien. Comme je l'ai dit, il n'y a pas de différence entre un lieu de précontrôle et un point d'entrée ordinaire.

Le projet de loi C-23 impose certaines limites en ce qui a trait aux types de renseignements biométriques qui peuvent être recueillis ainsi qu'à la cueillette et à l'utilisation des renseignements en cas de retrait du précontrôle.

En vertu de l'accord, les responsables américains doivent s'assurer que tous les renseignements obtenus dans le contexte des activités de précontrôle soient traités dans le respect des lois et des politiques américaines en matière de protection des renseignements personnels, y compris la protection contre la cueillette, l'utilisation et la divulgation inappropriées des données personnelles.

Qu'il s'agisse d'un point de précontrôle ou d'un point d'entrée ordinaire, les renseignements recueillis par les États-Unis ou par le Canada sont soumis à l'examen et à la surveillance des instances et des organismes compétents aux États-Unis, y compris ceux qui s'occupent de la protection des renseignements personnels et des libertés civiles. Je le répète : ces protections demeurent et il n'y a aucune différence entre un point de précontrôle ou un point d'entrée ordinaire.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Monsieur Bolduc, j'ai pris connaissance du projet de loi et on mentionne que, lors d'une fouille à nu en territoire américain, tout cela doit se faire en présence du superviseur en service de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Il est aussi mentionné que dans le cas où aucun superviseur ne serait pas disponible, l'Agence des services frontaliers des États-Unis pourrait autoriser une fouille.

Dans le cas où, pour une raison quelconque, aucun superviseur ne serait disponible, seriez-vous préoccupé par le fait que l'Agence des services frontaliers américains effectuerait une fouille à nu?

Je n'insinue aucunement que l'Agence des services frontaliers américains soit plus expéditive. Avez-vous eu des discussions avec les services frontaliers américains de l'aéroport Jean-Lesage afin de vous assurer qu'il y aurait suffisamment de superviseurs pour effectuer ces fouilles?

M. Bolduc : Le voyageur peut se prévaloir de son droit d'être amené devant un agent principal qui est un superviseur. Autrement, vous n'avez absolument pas besoin d'avoir un superviseur pour procéder à une fouille. C'est une différence importante.

Le ministre a mentionné précédemment que c'est quelque chose qui existe déjà. Les collègues des douanes américaines peuvent faire appel à nos services pour procéder à une fouille à

To avoid being in a situation where we could not provide assistance, the agency will have an internal policy that prioritizes those requests.

In most cases, we are at the same location. Here, at the Ottawa airport, our U.S. colleagues are on the second floor, while we are on the first. So we already have the ability to respond to such requests quite quickly.

In the rare instances where our operations are not at the same location, an agent would be asked to go to the other location. Given the history of such requests, the agency is confident that it would be able to respond and provide assistance if needed.

[English]

Senator McIntyre: Welcome, second panel. Some of the witnesses who appeared before the house committee studying Bill C-23 noted, under section 40 of the agreement, that U.S. pre-clearance officers refusing to admit people or goods to the United States are not subject to judicial review in Canada. These witnesses argue that Bill C-23 should afford travellers the right of review in accordance with U.S. law and the right to have goods returned or permitted to enter the U.S. where there is no basis for their seizure. What are your thoughts regarding the possible amendment to Bill C-23?

Scott Nesbitt, Legal Counsel, Department of Justice: Perhaps the starting point is looking at clause 10(1) of the bill and ensuring it's clearly understood. When a U.S. officer is making a decision on whether to admit a traveller or goods into the U.S., they are making a decision applying U.S. law. Therefore, it's a decision that is made under U.S. law. Canadian courts are not particularly well placed to make that decision, hence the provision in clause 40.

It's not for a Canadian court to review a decision made by a U.S. officer under U.S. law. The operating assumption is that whatever remedies are available under U.S. law would be available to that traveller, whether that relates to admissibility as a traveller under U.S. immigration law or the seizure of goods under U.S. customs law.

As I understand it, the suggestion that was presented before the house in one of the stakeholder reports or submissions to the house committee was that perhaps the Canadian pre-clearance act, the Canadian legislation, should be amended to recognize the right to seek remedy under U.S. law. We did in fact look at it. Our thinking is that it is a meaningless provision because

nu. Cela arrive très rarement. Ces demandes ne sont pas fréquentes.

Afin d'éviter qu'on se retrouve dans la situation où on ne pourrait pas prêter assistance, il y aura une politique interne à l'agence où la priorité sera d'avoir accès à ces demandes.

Dans la majorité des sites, nous sommes situés aux mêmes endroits. Ici, à l'aéroport d'Ottawa, les collègues américains sont au deuxième étage et nous, au premier étage. Donc, nous avons déjà la capacité de répondre assez rapidement à ces demandes.

Lors de rares occasions où nos opérations ne seraient pas colocalisées, il faudrait demander à un agent de se déplacer. Étant donné l'historique des demandes que nous avons en ce sens, l'agence est confiante qu'elle serait capable de répondre et de prêter assistance, le cas échéant.

[Traduction]

Le sénateur McIntyre : Je souhaite la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins. Certains témoins ayant comparu devant le comité de la Chambre chargé d'étudier le projet de loi C-23 ont fait remarquer que, en vertu de l'article 40 de l'accord, les agents américains de précontrôle qui refusent l'entrée de biens ou de personnes dans leur pays ne sont pas assujettis à une révision judiciaire au Canada. Ces témoins soutiennent que le projet de loi C-23 devrait reconnaître aux voyageurs le droit de révision conformément à la loi américaine et le droit de renvoyer ou de faire dédouaner les marchandises à la frontière américaine lorsque leur saisie n'est pas fondée. Que pensez-vous de cet éventuel amendement au projet de loi C-23?

Scott Nesbitt, conseiller juridique, ministère de la Justice : Peut-être devrions-nous commencer par examiner le paragraphe 10(1) du projet de loi et nous assurer qu'il est bien compris. Lorsqu'un agent américain décide d'autoriser ou de refuser l'entrée d'un voyageur ou d'un bien aux États-Unis, sa décision est fondée sur l'application de la loi américaine. Il prend donc sa décision en vertu de la loi américaine. Les tribunaux canadiens ne sont pas en position de prendre une telle décision, d'où la disposition comprise dans l'article 40.

Il ne revient pas aux tribunaux canadiens de revoir une décision prise par un agent américain en vertu de la loi américaine. En principe, on présume que la personne aura accès aux recours prévus par la loi américaine, qu'il s'agisse de l'admissibilité du voyageur en vertu de la loi américaine sur l'immigration ou de la saisie de biens en vertu de la loi américaine sur les douanes.

Selon ce que je comprends, on suggérait, dans l'un des rapports ou des mémoires des intervenants présentés au comité de la Chambre, que la loi canadienne sur le précontrôle soit éventuellement modifiée pour reconnaître le droit d'obtenir des recours en vertu de la loi américaine. De fait, nous nous sommes penchés là-dessus. Nous considérons qu'il s'agit d'une

whatever Canadian law says about what U.S. law must provide has no effect. It is for the U.S. as a sovereign country to decide what remedies they will make available. In fact, the LRMA, the Agreement on Land, Rail, Marine, and Air Transport Preclearance, recognizes that. Indeed, when it comes to the seizure of goods, the remedies are those that are available under inspecting party law. When it's the U.S. conducting pre-clearance here, it's the U.S. law that would apply.

To summarize, it's an issue for U.S. law. Whether the bill says that a remedy is available under U.S. law or not has no legal effect because Canadian law can't prescribe what remedies the U.S. must make available.

Senator McIntyre: I want to continue on the same trend. Some witnesses argue that Bill C-23 should be amended to permit the NEXUS Redress Committee and Recourse Directorate the right to review the seizures of NEXUS cards in a pre-clearance area. Could I have your thoughts on that as well, please?

Mr. Nesbitt: Essentially, NEXUS is separate and apart and distinct from pre-clearance, as far as we're concerned. It's a separate program. It may be used by travellers in a pre-clearance area, but it's not limited to pre-clearance by any means. For that reason, the administration of the NEXUS program is kept separate from pre-clearance. We don't make that linkage in the pre-clearance bill itself. It would be odd to make a remedy provision in the pre-clearance bill. That's the first point.

Second, with respect to the NEXUS program itself, we are, of course, aware of that suggestion, but I think it ignores the way the NEXUS program is actually structured. It's actually two distinct programs: Canada collects the information and makes its own decision on whether to admit the person, and the U.S. collects its information and makes its own decision on the application to join the NEXUS program. They have to be approved by both to join the program. If either one of those parties for its own reasons decides to revoke or cancel membership in the program, then they are out of the program. So the remedy lies, as with the first issue we talked about, with the country that makes the decision to revoke or cancel. To the extent it's a U.S. officer in a pre-clearance area, then the remedy is the remedy that's available under U.S. law.

Senator McIntyre: Thank you.

[Translation]

Senator Boisvenu: I do not know who could answer my question. The bill provides that the U.S. can refuse entry to anyone on reasonable grounds, including if the person poses a

disposition inutile, puisque la loi canadienne n'a aucun effet sur la loi américaine. Il revient aux États-Unis, en tant que pays souverain, de décider quels recours seront mis à la disposition des personnes, ce qui est reconnu dans l'Accord relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien. En effet, en matière de saisie des biens, les recours relèvent de la loi du pays qui procède à l'inspection. Lorsque le précontrôle est effectué ici par des agents américains, c'est la loi américaine qui s'applique.

En résumé, c'est un enjeu qui relève de la loi américaine. Que le projet de loi indique ou non que des recours existent en vertu de la loi américaine, voilà qui n'a aucune portée légale, puisque la loi canadienne ne peut dicter les recours que les États-Unis devraient introduire.

Le sénateur McIntyre : Dans le même ordre d'idées, certains témoins ont soutenu que le projet de loi C-23 devrait être modifié pour conférer au comité d'indemnisation et à la direction des recours du programme NEXUS le droit de revoir les saisies des cartes NEXUS dans les zones de précontrôle. Que pensez-vous de cela?

M. Nesbitt : Premièrement, dans son essence, NEXUS est un programme séparé et distinct du précontrôle, à notre avis. On peut l'utiliser dans la zone de précontrôle, mais il ne s'y limite pas, tant s'en faut. C'est pourquoi l'administration du programme NEXUS est tenue à l'écart du précontrôle. Nous n'établissons pas un tel lien dans le projet de loi sur le précontrôle à proprement parler. Ce serait étrange d'inscrire une disposition sur les recours dans le projet de loi de précontrôle.

Deuxièmement, pour ce qui est du programme NEXUS proprement dit, nous sommes évidemment au courant de cette suggestion. Cependant, je crois qu'elle ne tient pas compte de la structure du programme NEXUS. Il s'agit en fait de deux programmes distincts. D'une part, le Canada recueille des renseignements et prend des décisions autonomes en matière d'admissibilité des personnes; d'autre part, les États-Unis recueillent des renseignements et prennent des décisions autonomes quant aux demandes d'adhésion au programme NEXUS. Pour adhérer au programme, une personne doit recevoir l'aval des deux pays. Si, pour des raisons qui lui appartiennent, l'un des deux pays décide de révoquer ou d'annuler l'adhésion, la personne est exclue du programme. Comme dans la situation dont nous avons parlé en premier, les recours relèvent du pays qui prend la décision de révoquer ou d'annuler l'adhésion. Si la décision est prise par un agent américain dans une zone de précontrôle, les recours sont ceux prévus par la loi américaine.

Le sénateur McIntyre : Merci.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je ne sais pas qui pourrait répondre à ma question. Il est prévu dans le projet de loi que les États-Unis peuvent refuser quiconque dans leur territoire pour des motifs

danger to public health. Why do Canadian agents not have that same power?

[English]

Ms. Wherrett: Canadian agents would have the same power as American agents. Where we operate in Canadian pre-clearance in the U.S., we would have the same authorities.

[Translation]

Senator Boisvenu: So there are pre-screening areas — in Florida for instance — where an American could be refused entry.

My concern is the same as the one I raised with the minister earlier as regards unilingual francophones who are detained by U.S. customs agents who do not speak French. There have been a few complaints from Quebecers who were detained and were unable to communicate with the agents because they did not speak French.

Has the Commissioner of Official Languages been consulted on this bill?

[English]

Ms. Wherrett: The Commissioner of Official Languages has not been officially consulted on the bill nor has commented specifically on the bill.

I would elaborate a bit on the minister's answer. Mr. Bolduc may add more based on the experience, again, of working with U.S. Customs and Border Protection.

I would note regarding the signage that there are a number of requirements for signage in the pre-clearance area noted both in the agreement and in the bill. The signage will be in both official languages. As I think the minister mentioned, the U.S. prioritizes bringing their most experienced agents into pre-clearance areas. They give priority, when selecting officers to Canada, to officers who can converse in French. We have that circumstance as well. That's also recognized.

In terms of when they do need to question someone regarding the ability to converse with the individual traveller, they will look at that as well in terms of the time that is required to undertake the examination. I'll turn to Mr. Bolduc in case he has anything to add.

raisonnables, notamment lorsqu'une personne représente un danger pour la santé de la population. Pourquoi les agents canadiens n'ont-ils pas ce même pouvoir?

[Traduction]

Mme Wherrett : Les agents canadiens disposeraient des mêmes pouvoirs que les agents américains. Lorsque nous exerçons nos activités dans des zones canadiennes de précontrôle en sol américain, nous disposerions des mêmes pouvoirs.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Donc, s'il y a l'aménagement d'endroits de prédédouanage — par exemple, en Floride — et qu'un Américain s'y présentait, il pourrait se voir refuser l'entrée.

Ma préoccupation est encore la même que celle que j'ai soulevée au ministre plus tôt en ce qui concerne les francophones unilingues qui se font intercepter par des agents de douanes américains qui ne parlent pas le français. On a eu quelques plaintes de Québécois qui se faisaient intercepter et qui n'avaient aucune possibilité de communiquer avec ces agents, car ces derniers ne parlaient pas le français.

Le commissaire aux langues officielles a-t-il été consulté au sujet de ce projet de loi?

[Traduction]

Mme Wherrett : La commissaire aux langues officielles n'a pas été officiellement consultée au sujet du projet de loi et ne s'est pas exprimée expressément sur le sujet.

J'aimerais apporter des précisions pour compléter la réponse du ministre. M. Bolduc pourra en dire davantage étant donné son expérience de travail en collaboration avec le service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis.

Je tiens à rappeler qu'il existe un certain nombre d'exigences relatives à la signalisation dans la zone de précontrôle, exigences inscrites dans l'accord et dans le projet de loi. L'affichage sera rédigé dans les deux langues officielles. Comme le ministre l'a mentionné, je crois, les États-Unis se font fort d'affecter leurs agents les plus expérimentés aux zones de précontrôle. Lors de la sélection des agents qui travailleront au Canada, ils donnent la priorité aux candidats capables de s'exprimer en français. Cette circonstance, que nous partageons également, est chose reconnue.

Au sujet de la capacité de discuter avec un voyageur en français, lorsque les agents doivent interroger une personne, ils pèseront également la question en fonction du temps nécessaire pour procéder à l'examen. Je passe maintenant la parole à M. Bolduc, s'il a quelque chose à ajouter.

[Translation]

Mr. Bolduc: It is the same thing, senator. If a U.S. agent begins arrest procedures, the agent must make sure that the person understands what is happening.

Senator Boisvenu: I understand that the pre-clearance area is considered to be on U.S. soil.

Mr. Bolduc: Yes.

Senator Boisvenu: Does a Canadian or a Quebecer in that area have the right to be served in both official languages, or do they lose that right?

Mr. Bolduc: I cannot answer your question. I do not know what rules apply in the U.S. pre-clearance area. Perhaps my colleague has some more information.

[English]

Mr. Nesbitt: Under the Official Languages Act, the question is whether the services are being provided by a federal institution or on behalf of a federal institution. Our position is that when U.S. pre-clearance officers are administering U.S. immigration law in Canada, that's not the case. So the position is that the Official Languages Act does not apply in those circumstances to U.S. pre-clearance officers.

[Translation]

Senator Boisvenu: You understand that a lot of travellers are completely unaware that they are on foreign soil when they are at an airport in Montreal or Toronto, even in a pre-clearance area.

I do not know who would be responsible for that, but people need to be informed in writing that once they enter a U.S. area at the Dorval airport, they no longer have the right to be served in both languages.

A big concern for travellers is that they are detained and in some cases searched, and are completely unable to communicate in French if the agent serving them is unilingual. Tourists react negatively, for all kinds of reasons. When people are not served in their first language and do not understand what the agent is saying to them, they panic. People entering those areas need to know that they are no longer in Canada, but in U.S. territory, and that U.S. rights apply.

[Français]

M. Bolduc : Ce n'est pas différent, sénateur. Si un agent américain entre dans des procédures d'arrestation, une des choses requises de lui est de s'assurer que la personne comprend les actions.

Le sénateur Boisvenu : Je comprends que la zone de prédédouanage est considérée comme étant en sol américain.

M. Bolduc : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Un Canadien ou un Québécois dans cette zone a-t-il le droit d'être servi dans les deux langues officielles, ou perd-il ce droit?

M. Bolduc : Je suis incapable de répondre à votre question. Je ne sais pas ce qui s'applique au sein du centre de prédédouanement américain. Peut-être que mon collègue aurait un peu plus d'informations.

[Traduction]

M. Nesbitt : Selon la Loi sur les langues officielles, la question est de savoir si les services sont offerts par une institution fédérale ou pour le compte d'une institution fédérale. Nous sommes d'avis que ce n'est pas le cas quand les douaniers américains assurant le prédédouanement au Canada appliquent la loi américaine sur l'immigration. Dans ces circonstances, la Loi sur les langues officielles ne s'applique donc pas aux agents de prédédouanement américains, selon nous.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Vous comprenez que beaucoup de voyageurs, lorsqu'ils sont dans un aéroport à Montréal ou à Toronto, même s'ils vont dans une zone de prédédouanage, ils ignorent complètement qu'ils sont en zone étrangère.

Je ne sais pas qui pourrait être responsable de cela, mais il faudrait avoir de l'information par écrit disant que lorsque vous entrez en zone américaine à l'aéroport de Dorval, vous n'avez plus ce droit d'être servi dans les deux langues.

Une des grandes préoccupations des voyageurs, c'est qu'ils se font intercepter et font parfois l'objet de fouilles, et ils n'ont aucune possibilité de communiquer en français s'ils sont devant quelqu'un qui est unilingue. Cela amène les touristes à avoir des comportements désagréables pour toutes sortes de raisons. Lorsque vous n'êtes pas servi dans votre langue maternelle et que vous ne comprenez pas ce que l'officier vous dit, il y a cet élément de panique. Il faudrait que les gens qui entrent dans ces zones sachent qu'ils ne sont plus au Canada, mais en territoire américain avec les droits américains qui s'appliquent.

[English]

Ms. Wherrett: As I mentioned, both the agreement and the legislation make it clear that signage is required. And you would have noticed now when going to pre-clearance areas that there is signage. There will be signage clearly indicating that you're entering a pre-clearance area, also signage related to the ability to withdraw and that biometric information will be collected. That signage will be in both official languages.

Senator Black: I have a couple of quick questions, if I may, arising from the excellent questions that my colleagues posed here today.

Ms. Wherrett, I want to swing back to a conversation I had with the minister respecting the issue of civil liability and immunity. A suggestion has been made, to put it in its simplest form, that in effect, if an individual's rights are violated, for whatever reason, that individual effectively does not have a remedy. Would you comment on that, please?

Ms. Wherrett: I think I will turn to Mr. Nesbitt for the legal details of that. U.S. Customs and Border Protection has a number of recourse procedures.

Senator Black: We would like to know about that. This is important.

Ms. Wherrett: Okay. We can talk about that.

For members of the public who feel that they have in some way been mistreated by a pre-clearance officer, for example, inappropriate search or discrimination during admissibility decision, there are a number of complaint mechanisms that they can go through. Customs and Border Protection has an information centre that responds to, tracks and addresses complaints related to U.S. Customs and Border Protection's interaction with the public. Allegations of misconduct or discrimination are referred to their office of internal affairs for review. If warranted, U.S. Customs and Border Protection would take appropriate disciplinary or other action against an employee.

For searches at a U.S. pre-clearance area, a traveller has the right to be taken before a senior officer, as the minister spoke about, and also the right to seek counsel.

The U.S. has a number of other offices in place to investigate complaints, again, broader investigations of civil liberties and civil rights complaints. They have a citizenship and immigration services ombudsman to investigate immigration complaints. So there are a variety of mechanisms in place in the U.S.

[Traduction]

Mme Wherrett : Comme je l'ai dit, l'entente et la loi indiquent clairement qu'il doit y avoir de la signalisation. Vous avez probablement remarqué que l'on trouve maintenant de la signalisation dans les aires de prédédouanement. Il y aura des affiches vous avertissant de façon claire, dans les deux langues officielles, que vous êtes sur le point d'entrer dans une zone de dédouanement, ainsi que des affiches indiquant que vous avez le droit de vous soustraire au précontrôle et que vos renseignements biométriques seront recueillis.

Le sénateur Black : Si vous me le permettez, j'aimerais poser deux ou trois brèves questions, suite aux excellentes questions posées par mes collègues aujourd'hui.

Madame Wherrett, j'aimerais revenir sur une conversation que j'ai eue avec le ministre à propos de la responsabilité civile et de l'immunité. En termes très simples, il a été suggéré que, si les droits d'une personne sont effectivement violés, cette personne n'a aucun recours, pour quelque raison que ce soit. Qu'en pensez-vous?

Mme Wherrett : Je crois que je vais laisser M. Nesbitt vous expliquer les détails juridiques. L'agence des douanes et de la protection des frontières des États-Unis dispose de nombreuses procédures de recours.

Le sénateur Black : Nous aimerions les connaître. C'est important.

Mme Wherrett : D'accord. Nous pouvons en discuter.

Les citoyens qui croient avoir subi de mauvais traitements aux mains d'un agent de prédédouanement, comme une fouille inappropriée, ou qui croient avoir fait l'objet de discrimination lors de la prise de décision relative à l'admissibilité, par exemple, ont accès à plusieurs mécanismes de plaintes. L'agence américaine des douanes et de la protection des frontières a un centre d'information qui reçoit les plaintes reliées aux contacts entre ses agents et le public, effectue le suivi et y répond. Les allégations d'inconduite ou de discrimination sont acheminées au bureau des affaires internes pour examen. Si la plainte est justifiée, l'agence américaine des douanes et de la protection des frontières prend les mesures appropriées, disciplinaires ou autres, à l'encontre d'un employé.

Pour les fouilles effectuées en zone américaine de prédédouanement, un voyageur a le droit d'être conduit devant un agent supérieur, comme le ministre l'a mentionné. Le voyageur a aussi le droit de consulter un avocat.

Le gouvernement américain a un certain nombre de bureaux chargés de mener des enquêtes plus larges sur les plaintes relatives aux libertés civiles. L'ombudsman des services de citoyenneté et d'immigration peut enquêter sur les plaintes en

Also, if an individual feels that they have been subject to criminal misconduct by a CBP officer operating in Canada, they of course can approach Canadian police.

But in terms of the legal details, I'll turn to Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: In terms of a civil action for damages, which is what I think you're interested in, clause 39(1) of the bill does give civil immunity to individual pre-clearance officers. The individual officer cannot be sued in their individual capacity.

As I think the minister stated, the United States, as the employer of those individual officers, could be sued for damages, subject to the State Immunity Act. So the State Immunity Act is Canada's federal legislation that deals not just with pre-clearance immunity but across the board the situations in which foreign states and their officers will be subject to civil suits in Canadian courts.

Generally speaking, there are exceptions to the rule that foreign states can't be sued, and those are recognized in the State Immunity Act. Those allow suits against a foreign state for commercial activity, for example, but more pertinent to the pre-clearance context, where there is damage to property, the foreign state is subject to suit and the immunity does not apply. Or where there has been death or bodily harm or injury, that is another exception, so the United States would not have immunity in those circumstances where that was the basis for the civil action.

Senator Black: That's very helpful. Thank you very much.

Senator McIntyre raised an interesting point respecting what I believe is styled as derogatory information, in the context, I understand, of longshoremen and the functions that they perform in their place of employment.

Do you have any additional comments to what the minister had to say as to how that matter is being addressed? You alluded to having solved that issue in the air mode, and you're investigating whether that would be applicable to other modes. Can you talk to us further about that and offer what comfort you can that we're alert to this issue and are addressing it?

Ms. Wherrett: Certainly. I'd be happy to give you a bit more detail. I'll try not to go over the ground that I went over before.

matière d'immigration. Il y a donc plusieurs mécanismes en place aux États-Unis.

De plus, si une personne estime avoir été victime d'inconduite criminelle de la part d'un représentant de l'agence américaine des douanes et de la protection des frontières travaillant au Canada, cette personne peut évidemment communiquer avec la police canadienne.

Pour ce qui est des détails juridiques, je vais laisser M. Nesbitt répondre à vos questions.

M. Nesbitt : Je crois que vous vous intéressez plus particulièrement aux actions civiles en dommages-intérêts. Comme l'indique le paragraphe 39 (1) du projet de loi, les agents de prédédouanement bénéficient de l'immunité civile. L'agent ne peut donc pas être poursuivi en justice à titre individuel.

Comme le ministre l'a affirmé, je crois, le gouvernement américain, en tant qu'employeur de ces agents, pourrait être poursuivi en dommages-intérêts, sous réserve de la Loi sur l'immunité des États. Il s'agit de la loi fédérale canadienne qui traite non seulement de l'immunité de préapprobation, mais aussi des situations où les États étrangers et leurs représentants feront l'objet de poursuites civiles devant les tribunaux canadiens.

En général, il y a des exceptions à la règle voulant que les États étrangers ne puissent être poursuivis en justice. Ces exceptions, reconnues dans la Loi sur l'immunité des États, permettent d'intenter des poursuites contre un État étranger pour des activités commerciales, par exemple. Cependant, elles sont plus pertinentes dans le contexte du prédédouanement; s'il y a des dommages à la propriété, l'État étranger est poursuivi et l'immunité ne s'applique pas. Lorsqu'il y a eu des lésions corporelles ou un décès, il s'agit d'une autre exception, de sorte que le gouvernement américain ne bénéficierait pas de l'immunité dans les cas où le décès ou les lésions corporelles sont à l'origine de l'action civile.

Le sénateur Black : Voilà qui est très utile. Merci beaucoup.

Mon collègue M. McIntyre a soulevé un point intéressant concernant ce que j'estime être des renseignements désobligeants, dans le contexte du travail des débardeurs, si je comprends bien.

Avez-vous d'autres commentaires à formuler sur ce que le ministre a dit quant à la manière d'aborder cette question? Vous avez dit que ce problème avait été réglé au niveau du mode aérien et que vous évaluez la possibilité de le faire pour d'autres modes. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Êtes-vous en mesure de nous assurer que vous êtes au courant qu'il y a un problème et que vous êtes en voie de le régler?

Mme Wherrett : Certainement. Je serais heureuse de vous donner davantage de détails. J'essaierai de ne pas répéter ce que j'ai dit plus tôt.

The terminology used in the agreement is for consultation with the inspecting party, but in real terms, we use the term "derogatory information," which is maybe criminal information or information obtained through national security checks. As I said, we are working closely with the U.S. to put in place a framework for that.

On the airport side, we've agreed that the Transportation Security Clearance Program, which is a program that has existed for some time and is operated by Transport Canada, would be amended to include the consideration of U.S. derogatory information. So along with all the other information gathered by the Minister of Transport in making a decision about whether someone can have access to a restricted area in an airport, they would consider information that comes from the U.S. before the airport authority would grant access to the pre-clearance area. Holders of that kind of clearance reapply every five years. In the course of that normal re-certification, that information could be passed along.

If a person is denied clearance or has their clearance suspended, they're advised in writing of the reason for the refusal, cancellation or suspension. So they would receive that information. Only in rare circumstances would they not if it relates to national security in limited circumstances.

As mentioned previously, an employer's decision not to hire or to terminate an employee for whatever reason would be subject to federal and provincial employment and labour laws, the contract terms, common and civil law jurisprudence and internal human resource policies. In the case of the air mode, the applicant may appeal the decision to refuse or cancel a transportation security clearance to the Federal Court of Canada. So there's a well-established procedure in place.

When it comes to actually doing an agreement with the U.S., we will have a privacy impact assessment as well.

We have just begun our discussions with the U.S. on vetting for the rail and marine modes. We are looking at that. As I mentioned, there is a Marine Transportation Security Clearance Program as well that applies at least in one of the marine modes. We're looking at whether we would use that. We're looking at what procedures we can put in place, recognizing that the same broad provisions of the agreement would apply and similar principles will be developed.

La terminologie utilisée dans l'entente est destinée à la consultation avec la partie effectuant l'inspection, mais concrètement, nous utilisons le terme « renseignements désobligeants », qui peut désigner des renseignements criminels ou des renseignements obtenus dans le cadre de contrôles relatifs à la sécurité nationale. Comme je l'ai dit, nous travaillons étroitement avec le gouvernement américain afin de mettre en place un cadre à cette fin.

Quant au mode aérien, nous avons convenu que le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, en place depuis un certain temps et administré par Transports Canada, serait modifié pour prendre en compte les renseignements désobligeants américains. Ainsi, en plus de tous les autres renseignements recueillis par le bureau du ministre des Transports en vue de décider si quelqu'un peut accéder à une zone réglementée à l'intérieur d'un aéroport, les renseignements provenant des États-Unis seraient considérés avant que l'administration aéroportuaire n'accorde l'accès à la zone de prédédouanement. Les titulaires de ce genre de permis doivent soumettre une nouvelle demande tous les cinq ans. Ces renseignements pourraient être transmis au cours de cette recertification normale.

Si une personne se voit refuser l'habilitation, ou si son autorisation est suspendue, elle est avisée par écrit du motif du refus, de l'annulation ou de la suspension. Elle reçoit donc ces renseignements, sauf dans de rares circonstances où la sécurité nationale est en jeu.

Comme on l'a déjà dit, la décision d'un employeur de ne pas embaucher un employé ou de le congédier pour quelque raison que ce soit serait assujettie aux lois fédérales et provinciales sur l'emploi et le travail, aux modalités du contrat, à la jurisprudence de common law et de droit civil, ainsi qu'aux politiques internes en matière de ressources humaines. Dans le cas du mode aérien, le demandeur peut interjeter appel de la décision de refuser ou d'annuler une habilitation de sécurité en matière de transport devant la Cour fédérale du Canada. La procédure est donc bien établie.

Lorsque viendra le temps de conclure une entente avec le gouvernement américain, nous procéderons également à une évaluation des incidences sur la vie privée.

Nous venons tout juste d'entamer des pourparlers avec les États-Unis au sujet de l'approbation des modes ferroviaire et maritime. La question est à l'étude. Comme je l'ai mentionné, il y a aussi le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, qui s'applique à au moins un des modes maritimes. Nous tentons de déterminer s'il nous serait possible de nous en servir. Nous évaluons les procédures que nous pouvons mettre en place, sachant que les mêmes dispositions générales de l'entente s'appliqueraient et que des principes semblables seraient élaborés.

I can't elaborate at this point because we're still working on that.

Senator Black: Thank you very much.

Senator McIntyre: I'd just like to add a comment here, a follow-up to the question raised by Senator Black. Thank you, Senator Black, for returning to this issue.

I think it's important to have a framework in place. I know that you've been working on that. The lack of a framework for assessing derogatory information could lead to employees being arbitrarily denied security information, which, in turn, could jeopardize their employability. I think it's important to follow up on that and to have a framework in place, either by amending the bill or through regulations.

Senator Black: Or perhaps an observation.

Senator McIntyre: I think it would have to be stronger than an observation, if possible.

Senator Black: I think in the political context of today I'm asking the obvious, but maybe not: What do you think the likelihood would be in renegotiating this agreement with the U.S. administration?

Ms. Wherrett: I think that's a difficult question to answer from a public servant's perspective. I think that really is a question for the U.S. administration, but I would say, as the minister said, the agreement is the product of a lengthy negotiation. It went on for many years, and there was give and take on both sides. It's quite a lengthy and complex agreement. I think I'll leave it at that.

Senator Black: We'll leave it at that.

The Chair: Any other questions, senators?

Let me take the opportunity to thank the officials for being here and answering questions. It's greatly appreciated and very hopeful for our consideration of the bill.

Senators, if you would remain for a brief in camera session, I would appreciate that.

(The committee continued in camera.)

Notre travail n'étant pas terminé, je ne suis pas en mesure de vous en dire plus en ce moment.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

Le sénateur McIntyre : J'aimerais simplement ajouter un commentaire pour faire suite à la question soulevée par le sénateur Black. Merci, sénateur Black, d'être revenu sur cette question.

Je pense qu'il est important que nous ayons un cadre en place. Je sais que vous y avez travaillé. L'absence de cadre d'évaluation des renseignements désobligeants pourrait entraîner le refus arbitraire de fournir aux employés des renseignements sur la sécurité, ce qui pourrait compromettre leur employabilité. Selon moi, il est important d'y donner suite et de mettre en place un cadre, soit en modifiant le projet de loi ou en adoptant des règlements.

Le sénateur Black : Ou peut-être une observation.

Le sénateur McIntyre : Selon moi, cela devrait être plus fort qu'une observation, si possible.

Le sénateur Black : Je crois que je vais poser une question évidente dans le contexte politique actuel, mais peut-être qu'elle ne l'est pas : selon vous, quelle serait la probabilité que l'on renégocie l'entente conclue avec l'administration américaine?

Mme Wherrett : Je pense qu'il est difficile pour un fonctionnaire de répondre à cette question. Selon moi, cette question s'adresse plutôt au gouvernement américain. Cependant, comme le ministre l'a dit, je dirais que l'entente est le fruit de négociations qui se sont échelonnées sur de nombreuses années. Il y a eu des concessions de part et d'autre. L'entente est assez longue et complexe. Je crois que je vais m'arrêter ici.

Le sénateur Black : Nous en resterons là.

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, avez-vous d'autres questions?

J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les fonctionnaires de s'être déplacés et d'avoir répondu à nos questions. C'est fort apprécié et très utile pour notre étude du projet de loi.

Mesdames et messieurs les sénateurs, restez ici, je vous prie. Nous tiendrons une brève séance à huis clos.

(La séance se poursuit à huis clos.)

APPEARING

Monday, November 27, 2017

The Honourable Ralph Goodale, P.C., M.P., Minister of Public Safety and Emergency Preparedness.

WITNESSES

Monday, November 27, 2017

Public Safety Canada:

Jill Wherrett, Assistant Deputy Minister, Portfolio Affairs and Communications Branch.

Canada Border Services Agency:

Martin Bolduc, Vice President, Programs Branch.

Department of Justice:

Scott Nesbitt, Legal Counsel;

Michael Zigayer, Senior Counsel.

COMPARAÎT

Le lundi 27 novembre 2017

L'honorable Ralph Goodale, C.P., député, ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

TÉMOINS

Le lundi 27 novembre 2017

Sécurité publique Canada :

Jill Wherrett, sous-ministre adjointe, Secteur des affaires du portefeuille et des communications.

Agence des services frontaliers du Canada :

Martin Bolduc, vice-président, Direction générale des programmes.

Ministère de la Justice :

Scott Nesbitt, conseiller juridique,

Michael Zigayer, avocat-conseil principal.