

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12-13

Première session de la
quarante et unième législature, 2011-2012-2013

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

ENERGY,
THE ENVIRONMENT
AND NATURAL
RESOURCES

ÉNERGIE, DE
L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES
NATURELLES

Chair:
The Honourable RICHARD NEUFELD

Président :
L'honorable RICHARD NEUFELD

Tuesday, March 26, 2013

Le mardi 26 mars 2013

Issue No. 40

Fascicule n° 40

Tenth meeting on:

The current state of the safety elements of the bulk
transport of hydrocarbon products in Canada

Dixième réunion concernant :

L'état actuel de la sécurité du transport en vrac
des hydrocarbures au Canada

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Richard Neufeld, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Massicotte
* Cowan (or Tardif)	Patterson
Lang	Ringuette
* LeBreton, P.C. (or Carignan)	Seidman
MacDonald	Sibbeston
	Unger
	Wallace

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Unger was added to the membership of the committee (*March 26, 2013*).

The Honourable Senator Brown retired and was removed from the membership of the committee, replacement pending (*March 21, 2013*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable Richard Neufeld

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell
et

Les honorables sénateurs :

Baker, C.P.	Massicotte
* Cowan (ou Tardif)	Patterson
Lang	Ringuette
* LeBreton, C.P. (ou Carignan)	Seidman
MacDonald	Sibbeston
	Unger
	Wallace

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Unger a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 26 mars 2013*).

L'honorable sénateur Brown a pris sa retraite et a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 21 mars 2013*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 26, 2013
(66)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:01 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Richard Neufeld, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Lang, MacDonald, Massicotte, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman, Unger and Wallace (10).

In attendance: Marc LeBlanc and Sam Banks, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Ceri Au, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 28, 2012, the committee continued its examination on the current state of the safety elements of the bulk transport of hydrocarbon products in Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

WITNESSES:*Transport Canada:*

Gerard McDonald, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Marie-France Dagenais, Director General, Transport Dangerous Goods;

Luc Bourdon, Director General, Rail Safety;

Sylvain Lachance, Executive Director, Legislative, Regulatory International Affairs;

Daniel Haché, Director, International Marine Policy.

The chair made an opening statement.

Mr. McDonald made an opening statement and, together with Ms. Dagenais, Mr. Bourdon, Mr. Lachance and Mr. Haché, answered questions.

At 7:26 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 26 mars 2013
(66)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 1, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Richard Neufeld (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Lang, MacDonald, Massicotte, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman, Unger et Wallace (10).

Également présents : Du Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement : Marc LeBlanc et Sam Banks, analystes; et Ceri Au, agente de communications de la Direction des Communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 novembre 2012, le comité poursuit son examen de l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 34 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté;

Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses;

Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire;

Sylvain Lachance, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales;

Daniel Haché, directeur, Politiques maritimes internationales.

Le président prend la parole.

M. McDonald fait un exposé, puis, avec l'aide de Mme Dagenais et de MM. Bourdon, Lachance et Haché, répond aux questions.

À 19 h 26, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 26, 2013

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:01 p.m., to study the current state of the safety elements of the bulk transport of hydrocarbon products in Canada.

Senator Richard Neufeld (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Richard Neufeld, I represent the Province of British Columbia in the Senate and I am chair of this committee.

I would like to welcome honourable senators, any members of the public with us in the room and viewers all across the country who are watching on television.

Oh behalf of the committee, I would like to take a moment to extend a warm welcome to our newest members: Senator Mike MacDonald from Nova Scotia, and Senator Betty Unger from Alberta. It is good to have you both here.

I would like to take a minute to thank Senator Johnson, who was on the committee for a while but has other duties to go to, and to recently retired Senator Brown. From the time I arrive here four years ago, Senator Brown was on this committee and we very much appreciated his contribution as a valuable member.

I would now ask senators around the table to introduce themselves, beginning with the deputy chair, Senator Grant Mitchell from Alberta.

Senator MacDonald: Michael MacDonald from Nova Scotia.

Senator Unger: Betty Unger.

Senator Seidman: Judith Seidman from Montreal, Quebec.

Senator Wallace: John Wallace from New Brunswick.

Senator Massicotte: Paul Massicotte, Quebec.

Senator Ringuette: Pierrette Ringuette, New Brunswick.

The Chair: I would like to introduce our clerk, Lynn Gordon, and two Library of Parliament analysts, Marc LeBlanc and Sam Banks.

On November 28, 2012, our committee was authorized by the Senate to initiate a study on the safe transportation of hydrocarbons in Canada. The study will examine and compare domestic and international regulatory regimes, standards and best

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 26 mars 2013

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 1, pour étudier l'état actuel de la sécurité du transport en vrac des hydrocarbures au Canada.

Le sénateur Richard Neufeld (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames les sénatrices, messieurs les sénateurs, je vous souhaite la bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Richard Neufeld, je représente la Colombie-Britannique au Sénat et je préside ce comité.

Je tiens à souhaiter la bienvenue aux honorables sénateurs, aux membres du public qui sont avec nous dans la pièce, ainsi qu'aux téléspectateurs qui suivent nos travaux d'un peu partout au pays.

Au nom du comité, j'aimerais prendre un instant pour accueillir chaleureusement nos deux nouveaux membres : le sénateur Mike MacDonald de la Nouvelle-Écosse et la sénatrice Betty Unger de l'Alberta. Nous sommes heureux de vous accueillir ici tous les deux.

Je tiens également à prendre une minute pour remercier la sénatrice Johnson, qui a fait partie du comité pendant quelque temps, mais qui doit assumer d'autres fonctions, ainsi que le sénateur Brown, qui a pris sa retraite récemment. Le sénateur Brown siégeait à ce comité quand je suis arrivé au Sénat il y a quatre ans, et nous avons beaucoup apprécié sa précieuse contribution.

Je demanderais maintenant aux sénateurs ici présents de se présenter, à commencer par le vice-président, le sénateur Grant Mitchell, de l'Alberta.

Le sénateur MacDonald : Michael MacDonald, Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Unger : Betty Unger.

La sénatrice Seidman : Judith Seidman, de Montréal, au Québec.

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

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, Québec.

La sénatrice Ringuette : Pierrette Ringuette, Nouveau-Brunswick.

Le président : J'aimerais également vous présenter notre greffière, Lynn Gordon, de même que deux analystes de la Bibliothèque du Parlement, Marc LeBlanc et Sam Banks.

Le 28 novembre 2012, notre comité a été autorisé par le Sénat à entreprendre une étude sur la sécurité du transport des hydrocarbures au Canada. Dans le cadre de cette étude, nous allons examiner et comparer les régimes réglementaires qu'on

practices relating to the safe transport of hydrocarbons by transmission pipelines, marine tanker vessels and railcars. The committee has held nine meetings to date on this study.

I would like to welcome, from Transport Canada, Gerard McDonald, Assistant Deputy Minister, Safety and Security; Marie-France Dagenais, Director General, Transport Dangerous Goods; Luc Bourdon, Director General, Rail Safety; and Sylvain Lachance, Executive Director, Legislative, Regulatory International Affairs.

As I understand it, Mr. McDonald, you have opening remarks that you will give on behalf of the group and then we will go to questions and answers.

I apologize for being late, but we had a duty in the house, we had to vote, and there was no sense starting at five, so I apologize for taking some of your time that probably could have been better spent someplace else doing something, but we appreciate you being here. I would like everyone to remember that this committee leaves for the airport tonight, and I think we should be probably done by 7:30. We have about an hour and a half, so if everyone could keep their questions as short as possible, and the answers also. That way we will get through more, and if we do not get it all done perhaps you could come back at another time. We would have loved to have had a couple of hours or longer, but we thank you for being here.

Gerard McDonald, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you for the opportunity for us to speak to you today on the safe transportation of oil to, from and within Canada.

I am sure there are many questions you will have for us, and we will get to those as quickly as possible. Before that, I have a few brief comments just to situate our programs on how we regulate the safe transportation of oil in Canada.

To protect Canadians and the environment, there are three principal pieces of legislation and their accompanying regulations and standards that establish the Canadian safety net for the safe transport of hydrocarbons to, from and within Canada. These are the Canada Shipping Act, 2001, the Transportation of Dangerous Goods Act and the Railway Safety Act.

As well, the risks associated with the transport of hydrocarbons in the North are addressed by the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

trouve au Canada et ailleurs dans le monde, les normes et les pratiques exemplaires qui existent pour transporter les hydrocarbures en toute sécurité au moyen de pipelines de transmission, de navires pétroliers et de wagons-citernes. Le comité a déjà tenu neuf séances sur le sujet à ce jour.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à Gerard McDonald, sous-ministre adjoint de la Sécurité et de la Sûreté à Transports Canada; à Marie-France Dagenais, directrice générale du Transport de marchandises dangereuses; à Luc Bourdon, directeur général de la Sécurité ferroviaire; ainsi qu'à Sylvain Lachance, directeur exécutif des Affaires législatives, réglementaires et internationales.

D'après ce que je comprends, monsieur McDonald, vous avez préparé une allocution que vous allez nous présenter au nom du groupe, après quoi nous pourrions vous poser des questions.

Je m'excuse de notre retard, mais nous devons nous acquitter d'un devoir à la Chambre, nous devons voter, et il était absolument impossible que nous commencions à 17 heures, donc je m'excuse de vous avoir pris du temps que vous auriez probablement pu mieux investir ailleurs, mais nous apprécions que vous soyez là. Je rappelle à tous que les membres du comité doivent partir pour l'aéroport ce soir, et je pense que nous devrions avoir fini d'ici 19 h 30. Nous avons environ une heure et demie, donc je vous prierais d'être le plus brefs possible dans vos questions et vos réponses. Cela nous permettra d'en faire plus, et si nous n'arrivons pas à tout couvrir, vous pourrez peut-être revenir une autre fois. Nous aurions beaucoup aimé avoir quelques heures de plus à vous consacrer, mais nous vous remercions d'être ici.

Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Je vous remercie de nous donner l'occasion de venir discuter avec vous aujourd'hui du transport sécuritaire du pétrole en provenance et à destination du Canada.

Je suis sûr que vous avez de nombreuses questions à nous poser, donc nous allons y arriver le plus vite possible. Auparavant, j'aimerais faire quelques brèves observations pour situer nos programmes de réglementation de la sécurité du transport des hydrocarbures au Canada.

Pour protéger les Canadiens et l'environnement, trois lois principales et leurs règlements et normes connexes établissent le filet de sécurité canadien du transport sécuritaire des hydrocarbures à destination et en provenance du Canada, de même qu'au sein du pays. Il s'agit de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

En outre, les dispositions de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques visent les risques associés au transport des hydrocarbures dans le Nord.

[Translation]

I would like to spend a few minutes speaking about these three mature programs and Canada's emergency response capabilities.

First, the marine safety and security program and the Canada Shipping Act, 2001. The Canada Shipping Act, 2001 is the principal piece of legislation that governs the activities of Canadian vessels in all waters and all vessels in Canadian waters. Transport Canada has comprehensive regulations, inspection and enforcement programs in place to enhance the safety of ocean-going vessels and tankers.

[English]

Among the key programs in place are assistance with mandatory pilotage zones, navigation safety measures and National Oil Spill Preparedness and Response Regime. We have Port State Control and Flag State Control; Port State Control being the inspection of foreign ships in Canadian ports, while Flag State Control involves the inspections of Canadian flagged vessels. We have spill prevention through our National Aerial Surveillance Program and, of course, we certify seafarers and the crewing of Canadian ships.

As you may be aware, on March 18 the government announced a number of measures toward the creation of a world-class tanker safety system. The implementation of eight tanker safety measures was announced, along with the introduction of the safeguarding Canada's seas and skies act, and the creation of a tanker safety expert panel to review Canada's current tanker safety system and propose further measures to strengthen the system.

The proposed Safeguarding Canada's Seas and Skies Act, which is amending the Canada Shipping Act, 2001, will strengthen the current requirements for pollution prevention and response at all handling facilities; will increase Transport Canada's oversight and enforcement capacity by equipping marine safety inspectors with enhanced tools to facilitate compliance and enforcement; will introduce new offences for contraventions of the act and extend penalties relating to pollution; and will enhance response to oil spill incidents by removing legal barriers that could otherwise block agents of Canadian response organizations from participating in cleanup operations.

[Français]

J'aimerais prendre quelques minutes pour discuter de trois programmes bien établis et des capacités d'intervention en cas d'urgence au Canada.

Tout d'abord, le Programme de la sécurité et de la sûreté maritime et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada est la principale loi qui régit les activités des navires canadiens dans toutes les eaux et de tous les navires dans les eaux canadiennes. Transports Canada dispose de programmes exhaustifs de réglementation, d'inspection et d'application de la loi en vue de renforcer la sécurité des navires hauturiers et des navires-citernes.

[Traduction]

Parmi les programmes clés en place figurent l'aide pour les zones de pilotage obligatoire; les mesures de sécurité de la navigation et le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Il y a aussi le contrôle par l'État du port et le contrôle par l'État du pavillon, le contrôle par l'État du port étant l'inspection des navires étrangers dans les ports canadiens tandis que le contrôle par l'État du pavillon comprend l'inspection des navires battant pavillon canadien. Il y a aussi la prévention des déversements d'hydrocarbures par l'intermédiaire de notre Programme national de surveillance aérienne et bien sûr, le recrutement et la certification des gens de mer.

Comme vous le savez peut-être, le 18 mars, le gouvernement a annoncé des mesures qui mèneront à la création d'un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. La mise en œuvre de huit mesures de sécurité pour les navires-citernes a été annoncée en parallèle à la présentation de la Loi visant la protection des mers et ciel canadiens et à la création du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, qui entreprendra un examen du système de sécurité pour les navires-citernes actuel et proposera d'autres mesures pour le renforcer.

La Loi visant la protection des mers et ciel canadiens, qui modifie la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada renforcera les exigences actuelles en matière de prévention de la pollution et d'intervention aux installations de manutention d'hydrocarbures; elle accroîtra la capacité de surveillance et d'application de la loi de Transports Canada en fournissant aux inspecteurs de la sécurité maritime les outils qui leur permettront de veiller à la conformité de l'application de la loi; elle instaurera de nouvelles infractions à la loi et des sanctions plus importantes ayant trait à la pollution; elle améliorera les interventions en cas d'incidents de déversement d'hydrocarbures en supprimant les obstacles juridiques qui pourraient autrement empêcher les membres d'organismes d'intervention canadiens de participer aux activités de nettoyage.

[Translation]

In addition, Transport Canada will increase the number of inspections to ensure that all foreign tankers are inspected on their first visit to Canada, and annually thereafter.

We will expand the national aerial surveillance program. We will review existing pilotage and tug escort requirements to see what more will be needed in the future. More ports will be designated for traffic control measures, starting with Kitimat.

We will work with our colleagues at Environment Canada on new scientific research on non-conventional petroleum products, such as diluted bitumen, to enhance understanding of these substances and how they behave when spilled in the marine environment.

[English]

We will also work with the Canadian Coast Guard, which will be establishing an incident command system that will allow it to respond more effectively to an incident and integrate its operations with key partners. They will also ensure that a system of aids to navigation comprised of buoys, lights and other devices to warn of obstructions and to mark the location of preferred shipping routes is installed and maintained, and the Coast Guard will develop options for enhancing Canada's current navigation system, and here I refer to aids to navigation and hydrographic charts, et cetera.

Finally, with respect to the Arctic Waters Pollution Prevention Act, which applies to waters off Canada's northern coast, 60 degrees north and out to the limits of our Exclusive Economic Zone, the act requires that an experienced ice navigator be on board tankers and shipping control systems, which are designed to keep vessels carrying more than a certain amount of fuel — in this case 453 cubic metres — including tankers, is kept away from ice conditions that they are not built to withstand.

I will turn now to the Transportation of Dangerous Goods Act. The essential elements of this act were designed with the sole purpose of promoting public safety in the transportation of dangerous goods. Public safety is defined in the act as protecting people, property, health and the environment.

[Translation]

The transportation of dangerous goods program requires that dangerous goods be properly classified and be transported in a proper means of containment with appropriate safety markings. In addition those shipping dangerous goods must ensure that appropriate shipping documents accompany the goods; they have

[Français]

De plus, Transports Canada augmentera le nombre d'inspections afin que tous les navires-citernes étrangers soient inspectés lors de leur première visite au Canada et une fois par année par la suite.

Nous étendrons le Programme national de surveillance aérienne. Nous examinerons les exigences actuelles en matière de pilotage et de remorqueurs-escortes pour déterminer ce qui sera nécessaire à l'avenir. Un nombre plus important de ports seront désignés pour des mesures de contrôle de la circulation, en commençant par le port de Kitimat.

Nous mènerons, en collaboration avec Environnement Canada, de nouvelles recherches scientifiques sur les produits pétroliers non conventionnels, comme le bitume dilué, pour avoir une meilleure compréhension de ces substances et de leur comportement lorsqu'elles sont déversées en milieu marin.

[Traduction]

Nous travaillerons également avec la Garde côtière canadienne, qui établira un système de commandement en cas d'incident, ce qui lui permettra d'intervenir plus efficacement lors d'un incident et d'intégrer ses activités à celles de partenaires clés. Elle veillera à ce qu'un système d'aides à la navigation comprenant des bouées, des feux et d'autres dispositifs qui serviront à avertir en cas d'obstructions et à baliser l'emplacement des voies de transport privilégiées soit installé et entretenu. La Garde côtière canadienne élaborera également des options pour améliorer le réseau de navigation actuel — je pense, par exemple, à des aides à la navigation ou à des cartes hydrographiques.

Enfin, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, dont les dispositions s'appliquent au large du littoral septentrional du Canada au Nord du 60° degré de latitude nord jusqu'aux limites de notre zone économique exclusive, exige la présence à bord des navires-citernes d'officiers de navigation ayant de l'expérience des glaces et de systèmes de contrôle maritimes mis en œuvre pour éloigner les navires transportant plus qu'une certaine quantité d'hydrocarbures (dans ce cas-ci, 453 mètres cubes), notamment les navires-citernes, des conditions de glace pour lesquelles ils n'ont pas été conçus.

Je passe maintenant à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Les éléments essentiels de cette loi ont été conçus dans le seul but de promouvoir la sécurité publique dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. La sécurité publique se définit comme la protection de la vie humaine, des biens, de la santé et de l'environnement.

[Français]

Le Programme de transport des marchandises dangereuses exige que les marchandises dangereuses soient classifiées adéquatement, soient transportées dans un contenant adéquat assorti de marques de sûreté appropriées. De plus, les expéditeurs de marchandises dangereuses doivent s'assurer que les documents

appropriate emergency response assistance plans for the goods being transported; they report incidents; and their employees are trained to handle and transport the goods.

There are more than 30 million shipments of dangerous goods in Canada every year with 99.99 per cent reaching their destination without incident. Shipments of oil and gas must comply with the act and its regulations and standards. Oil and gas are routinely shipped safely across the country every day.

Transport Canada verifies compliance through inspections. CN and CP are inspected regularly as part of Transport Canada's risk-based inspection program.

[English]

The act and regulations are enforced by federal and provincial inspectors. Memoranda of agreement exist with each province and territory on shared enforcement, resulting in the provinces focusing primarily on highway inspections, whereas the federal government deals with the marine, rail and air transport, as well as shipper activities for all modes.

Finally, for the Railway Safety Act, it helps ensure that Canadians, the Canadian economy and the environment benefit from a mature safety regime for railway operations. The Railway Safety Act establishes freight car safety rules for equipment. These rules require that cars are free from safety defects through the use of safety inspections by certified car inspectors at specified locations.

The Railway Safety Act also establishes Canadian rail operating rules that cover everything from crew responsibilities, switching requirements, movements across public crossings at grade, securing and coupling of equipment and track/occupancy control systems.

[Translation]

The Railway Safety Regulations outline the minimum requirements for federally regulated railway companies. If there is an increase in rail traffic to specified levels, then more frequent track inspections would be required in accordance to the rules, class of track and annual tonnage transported on the rail line.

The Railway Safety Act provides improvements in infrastructure to promote safer grade crossings, save lives and prevent derailments associated with crossing accidents. The grade

d'expédition appropriés accompagnent les marchandises; qu'ils ont un plan d'intervention d'urgence approprié pour les marchandises transportées, qu'ils signalent les incidents et que leurs employés sont formés pour manipuler et transporter les marchandises.

Il y a plus de 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses au Canada chaque année et 99,99 p. 100 d'entre elles atteignent leur destination sans incident. Les expéditions d'hydrocarbures et de gaz doivent être conformes à la loi, aux règlements et aux normes connexes. Les hydrocarbures et le gaz sont régulièrement expédiés en toute sécurité au pays chaque jour.

Transports Canada vérifie la conformité au moyen d'inspections. Le CN et le CFCP font régulièrement l'objet d'inspections dans le cadre du programme d'inspection axé sur les risques de Transports Canada.

[Traduction]

La loi et les règlements connexes sont mis en application par les inspecteurs fédéraux et provinciaux. Des protocoles d'entente existent avec chaque province et territoire concernant l'application conjointe, ce qui permet aux provinces de se concentrer principalement sur les inspections routières, attendu que le gouvernement fédéral gère le transport maritime, ferroviaire et aérien ainsi que les activités des expéditeurs pour tous les modes.

Finalement, en ce qui concerne la Loi sur la sécurité ferroviaire, elle aide à veiller à ce que les Canadiens, l'économie canadienne et l'environnement tirent parti d'un régime de sécurité bien établi pour les activités ferroviaires. La Loi sur la sécurité ferroviaire établit le Règlement sur la sécurité des wagons pour l'équipement. Ce règlement exige que les wagons soient exempts des déficiences relatives à la sécurité au moyen de vérifications de sécurité par des inspecteurs accrédités de matériel remorqué à des endroits précis.

Elle établit également le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, qui couvre tous les éléments, allant des responsabilités de l'équipe, des exigences relatives aux manœuvres, des mouvements aux passages à niveau publics, de l'immobilisation et de l'attelage du matériel roulant à la régulation de l'occupation de la voie.

[Français]

Le Règlement sur la sécurité ferroviaire énonce les exigences minimales concernant les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Si la circulation ferroviaire augmente à des niveaux précis, des inspections de la voie plus fréquentes seront alors nécessaires, conformément au règlement, à la catégorie de la voie et au tonnage annuel transporté sur la ligne de chemin de fer.

La Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit des améliorations à l'infrastructure afin de promouvoir la sécurité des passages à niveau, de sauver des vies et de prévenir des déraillements associés

crossing improvement program provides for government funding, in partnership with municipalities and railway companies, to enhance safety at those rail crossings across Canada.

The amendments to the Railway Safety Act that will come into force on May 1, 2013 will require railway companies to obtain a safety-based railway operating certificate and to submit environmental management plans.

Now that you have an understanding of the legislation and regulations that protect Canadians and the environment during the transport of hydrocarbons, I would like to take my remaining time to discuss emergency response.

[English]

On the marine side, Canada's liability and compensation regime for oil spills is based on the "polluter pays" principle, which means that the polluter is always responsible for paying for the cost of an oil spill cleanup, including third party damages. This means that if a ship causes a spill, its owner is liable for losses and damages under federal legislation.

Furthermore, in accordance with international conventions, shipowners are subject to compulsory insurance to an amount which is linked to the tonnage of the vessel. If the amount of damages exceeds the shipowner's liability, international and domestic funds provide additional compensation to a total amount of approximately \$1.36 billion.

Transport Canada is reviewing Canada's liability and compensation regime and is taking further action to ensure that it has a world-class tanker safety system for shipping resources safely through Canada's waterways before any major new energy export infrastructure becomes operational. The review is expected to be completed in the fall of 2013 and will guide Transport Canada as it modernizes the Ship-source Oil Pollution Fund, examining its overall application and use.

Likewise, with the Transportation of Dangerous Goods Act, it works on the "polluter pay" principle as well. Emergency Response Assistance Plans are required by the TDG regulations for certain dangerous goods that necessitate special expertise and response equipment. For oil, an Emergency Response Assistance Plan is required only if the transport is done by a unit train of 17 or more inter-connected rail tank cars filled to at least 70 per cent capacity, carrying oil under the classifications of UN1202, 1203 or 1863. Any person who offers for transport or imports one of these

aux accidents aux passages à niveau. Le programme d'amélioration des passages à niveau prévoit un financement du gouvernement en partenariat avec les municipalités et les compagnies de chemin de fer pour améliorer la sécurité aux passages à niveau partout au Canada.

Les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui entreront en vigueur le 1^{er} mai 2013 exigeront que les compagnies de chemin de fer obtiennent un certificat d'exploitation ferroviaire fondé sur la sécurité et qu'elles soumettent des plans de gestion environnementale.

Maintenant que vous avez un portrait des lois et des règlements qui protègent les Canadiens et l'environnement lors du transport d'hydrocarbures, j'aimerais prendre les quelques minutes qu'il me reste pour discuter de l'intervention en cas d'urgence.

[Traduction]

Au chapitre du transport maritime, le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures est axé sur le principe du pollueur-payeur, ce qui veut dire que le pollueur est toujours responsable des coûts liés au nettoyage du déversement d'hydrocarbures, y compris les dommages à une tierce partie. Cela veut dire que si un navire est la cause d'un déversement, son propriétaire est responsable des dommages et intérêts en vertu de la loi fédérale.

De plus, conformément aux conventions internationales, les propriétaires de navire sont assujettis à la règle de l'assurance obligatoire d'un montant qui est lié à la jauge brute de leur navire. Si le montant des dommages dépasse la responsabilité du propriétaire du navire, les fonds internationaux et nationaux octroient une indemnisation supplémentaire d'un montant maximal total d'environ 1,36 milliard de dollars.

Transports Canada examine le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation et prend d'autres mesures pour veiller à ce qu'il dispose d'un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes en vue du transport maritime sécuritaire des ressources par les voies navigables du Canada avant que toute nouvelle infrastructure d'exportation de l'énergie soit fonctionnelle. Cet examen devrait être terminé à l'automne 2013. Il guidera Transports Canada à mesure que le ministère modernisera la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en examinant son application et son utilisation générales.

Dans le même ordre d'idées, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses est axée sur un principe de pollueur-payeur. Le Règlement sur le TMD exige des plans d'intervention d'urgence pour certaines marchandises dangereuses qui nécessitent une expertise et un équipement d'intervention particuliers. Pour ce qui est des hydrocarbures, un plan d'intervention d'urgence est requis seulement si le convoi ferroviaire se compose de 17 wagons-citernes ou plus raccordés et remplis à au moins 70 p. 100 de leur capacité d'hydrocarbures

dangerous goods must submit a plan to the TDG directorate, which will then review the plan and, if it is found adequate, will approve it.

[Translation]

Emergency response assistance plans (ERAP) are intended to enable industry to assist local emergency responders by providing them with technical experts and specialized equipment at an accident site. Such assistance is available to local firefighters at no cost in response to an incident involving ERAP dangerous goods in transport.

In addition, Transport Canada operates the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) to assist emergency response personnel in handling dangerous goods emergencies. CANUTEC is staffed by bilingual professional scientists specialized in emergency response and experienced in interpreting technical information and providing advice to first responders.

The centre operates 24 hours a day and handles some 30,000 phone calls a year related to safety. In the event of an emergency involving dangerous goods, Canadians can call CANUTEC for immediate professional help. First responders (fire, police and ambulance) use this service on a regular basis.

[English]

That concludes my opening remarks, and we would be happy to take your questions on any of these subjects. Thank you very much.

The Chair: Thank you. I have a long list, but I will ask a few questions to start, if I could. Do I understand, both on the East Coast and on the West Coast, that double-hulled tankers are required as of today, right now?

Mr. McDonald: Yes, they are. Double-hulled tankers have been introduced since 2004 or 2005, I believe. In actual fact, all ships operating on both the East Coast and the West Coast are double-hulled tankers. Under the law, I believe it is not fully required until 2015 for smaller vessels but, in actual fact, all vessels operating now are, in fact, double-hulled.

The Chair: I have read in some places and have heard that the tankers that would be going into Kitimat, for example, would have compartments in them. For a VLCC, what size would those compartments be? There are still people saying that just because it is double-hulled does not mean it cannot be penetrated. For myself, I would like to know how much oil could be lost if one of

transportés selon la classification UN1202, UN1203 et UN1863. Toute personne qui offre de transporter ou d'importer l'une de ces marchandises dangereuses doit présenter un plan à la Direction générale du TMD, qui l'examinera, et s'il le juge adéquat, l'approuvera.

[Français]

Les plans d'intervention d'urgence visent à permettre à l'industrie d'aider les intervenants d'urgence locaux en leur donnant accès à des experts techniques et à de l'équipement spécialisé sur les lieux d'un accident. Une telle aide est offerte aux pompiers locaux sans frais à la suite d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses énoncées dans le plan d'intervention d'urgence lors du transport.

De plus, Transports Canada exploite le Centre canadien d'urgence transport, dont le mandat est d'aider le personnel d'intervention d'urgence à faire face à des urgences mettant en cause des marchandises dangereuses. Les employés de CANUTEC sont des scientifiques bilingues spécialisés en intervention d'urgence qui ont acquis une expertise en interprétation des renseignements techniques et qui dispensent des conseils aux premiers intervenants.

Le centre offre des services 24 heures sur 24 et reçoit plus de 30 000 appels par année liés à la sécurité. En cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses, les Canadiens peuvent appeler CANUTEC pour obtenir immédiatement de l'aide d'un professionnel. Les premiers intervenants, pompiers, policiers et ambulanciers, font régulièrement appel à ce service.

[Traduction]

C'est ce qui conclut ma présentation. Nous serons heureux de répondre à vos questions sur l'un ou l'autre des sujets abordés. Merci beaucoup.

Le président : Merci. J'aurais beaucoup de questions à vous poser, mais je vais commencer par quelques-unes, si vous me le permettez. Dois-je comprendre que les navires-citernes à double coque sont obligatoires dès maintenant, à partir d'aujourd'hui, tant sur la côte Est que sur la côte Ouest?

M. McDonald : Oui, c'est exact. Les navires-citernes à double coque existent depuis 2004 ou 2005, si je ne me trompe pas. En fait, tous les navires en opération sur la côte Est et la côte Ouest sont des navires-citernes à double-coque. En vertu de la loi, je pense que ce sera obligatoire pour les plus petits navires à partir de 2015 seulement, mais dans les faits, tous les navires en opération actuellement sont des navires à double coque.

Le président : J'ai lu quelque part et j'ai entendu dire que les navires-citernes qui se rendront à Kitimat, par exemple, devront être dotés de compartiments. Quelle taille auraient ces compartiments dans un très gros transporteur de brut (TGTB)? Certains continuent d'affirmer que la double coque n'est pas une garantie absolue contre les déversements. J'aimerais savoir quelle

those compartments were punctured in a bad accident and how many barrels of oil that would hold?

Sylvain Lachance, Executive Director, Legislative, Regulatory International Affairs, Transport Canada: I will have to do some calculations. A VLCC, for example, has a capacity of 200,000 tonnes to 320,000 tonnes and typically will be divided transversely, three tanks this way and longitudinally by about another seven or eight tanks, so you are looking at probably 24 tanks, eight of them being in the middle. With a double hull, the likelihood of a tank completely emptying would be very, very small. It would take a large catastrophic failure for that to happen. If one tank emptied, you would be looking probably at 20,000 tonnes, which is 140,000-barrels, perhaps.

The Chair: I think that is very good information for us to have. I will let you get back to us with how that configuration is on a VLCC, and also the Panamax, the four types of tankers.

Mr. McDonald: It is not same for every ship, obviously. Each ship is designed differently, so the amount of each sector might be different, but we can give you sort of a general idea.

The Chair: Every ship coming in would have compartments, not just double-hulled but compartments; is that correct?

Mr. McDonald: Yes, that is correct.

The Chair: You inspect all LNG tankers that come to Canada. On the East Coast, do you now inspect tankers?

Mr. McDonald: Yes, we do, absolutely.

The Chair: How many of those arrive a year to Canaport?

Mr. McDonald: To Canaport? Are you talking about LNG tankers? I do not have that information. We can certainly find that out for the committee.

The Chair: Okay, if you would do that, please.

The refined products go up and down. I am familiar with the West Coast, and there is lots of refined product moved. Is that refined product moved in double-hulled barges and those types of things, or is that something that will still be enforced?

Mr. Lachance: The smaller tankers, including barges, are not required to be fully double-hulled until 2015, or at the end of 2014. In a year or a little bit from now, they will all be double-hulled.

The Chair: Even the small ones going into some of the smaller communities along the coast will all be double-hulled.

Mr. Lachance: That is correct, barges, et cetera.

The Chair: Thank you.

quantité de pétrole pourrait s'écouler si un de ces compartiments devait être perforé dans un accident grave. Combien de barils est-ce que cela pourrait représenter?

Sylvain Lachance, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Transports Canada : Je vais devoir faire quelques calculs. Un TGTB, par exemple, peut contenir de 200 000 à 320 000 tonnes de pétrole, et est normalement divisé transversalement, avec trois réservoirs de large par sept ou huit réservoirs de long. On parle donc d'environ 24 réservoirs, dont huit au milieu. Dans un navire à double coque, le risque qu'un réservoir se vide entièrement est très, très minime. Il faudrait une défaillance catastrophique pour que cela se produise. Si un réservoir devait se vider, cela représenterait environ 20 000 tonnes de pétrole, soit peut-être 140 000 barils.

Le président : Ce sont des renseignements très utiles pour le comité. Je vous demanderais de nous revenir avec la configuration des TGTB, et aussi des Panamax, les quatre types de navires-citernes.

M. McDonald : Chaque navire est différent, bien entendu. Ils sont tous conçus différemment, alors la capacité de chaque compartiment peut varier, mais nous pouvons vous donner une idée générale.

Le président : Chaque navire devrait être doté de compartiments, n'est-ce pas? Pas seulement être à double coque, mais aussi avoir des compartiments, pas vrai?

M. McDonald : Oui, c'est exact.

Le président : Vous inspectez tous les méthaniers qui viennent au Canada. Inspectez-vous les navires-citernes maintenant sur la côte Est?

M. McDonald : Oui, absolument.

Le président : Combien accostent au terminal de Canaport chaque année?

M. McDonald : À Canaport? Parlez-vous des méthaniers? Je n'ai pas cette information. Nous pouvons certainement le vérifier pour vous.

Le président : D'accord, ce serait apprécié.

Les produits raffinés montent et descendent. Je sais ce qui se passe sur la côte Ouest, et il y a beaucoup de produits raffinés qui circulent. Est-ce que les produits raffinés sont transportés dans des barges à double coque et des navires du genre, ou est-ce quelque chose qui sera encore exigé?

M. Lachance : La double coque n'est pas encore obligatoire pour les plus petits navires, y compris les barges. Elle le sera à partir de 2015 ou de la fin de 2014. Dans un an environ, tous ces navires seront à double coque.

Le président : Même les petits navires se rendant dans les petites collectivités le long de la côte devront être à double coque.

M. Lachance : C'est exact; les barges, et cetera.

Le président : Merci.

Senator Mitchell: I would like to begin really in the weeds, but it is important, Mr. Lachance. I wanted to check your map to confirm it. I think you said there is 250,000 tonnes at the minimum in one of the larger ships.

Mr. Lachance: Not at a minimum. For VLCC, maximum is 320,000.

Senator Mitchell: So it is 250 to 320, just to make it easier. You are saying there are 24 sections.

Mr. Lachance: About 24.

Senator Mitchell: That sounds like 10,000 tonnes, not 20,000 tonnes. This is important.

Mr. Lachance: Quick math, yes.

Senator Mitchell: I am not trying to put you on the spot. Then you said there is about 70 barrels per tonne, but I think you mean 7.

Mr. Lachance: It is seven barrels per tonne, approximately, yes.

Senator Mitchell: If the whole thing emptied, one section, it would be 70,000 barrels and not 140,000.

Mr. Lachance: Sorry. That is right.

Senator Mitchell: It is important to know.

I am looking at page 6 of your presentation, Mr. McDonald. This is not a trick question, but we were told by some officials at a company that we met with in Calgary a couple of weeks ago that oil and gas are not dangerous goods. That may have been in the context of they are not nitroglycerin or something, but you state clearly that shipments of oil and gas must comply with the act and its regulations and standards, and I think you are referring to the Transportation of Dangerous Goods Act. You would not know what that person meant when he said it, but does it mean anything to you in general terms?

Marie-France Dagenais, Director General, Transport Dangerous Goods, Transport Canada: Oil and gas can be classified by the shipper in different manners. Most of the petroleum crude oil right now is transported under UN 1267, which is a dangerous good. It depends on the flash point. It is kind of getting into the technical terms.

The heavier the oil and fuel is, the less it is a dangerous good because the flammability and spreading are not the same. However, there are some types of oil and fuel — diesel, for instance, and different types — that fall under the dangerous goods program.

Senator Mitchell: That is a very interesting clarification. We have been under the impression — at least I have — that somehow liquid natural gas does not pose some of the

Le sénateur Mitchell : J'aimerais d'abord vérifier certains détails avec vous, monsieur Lachance, car c'est important de rectifier les choses. Je crois que vous avez dit qu'un gros navire peut contenir au minimum 250 000 tonnes de pétrole.

M. Lachance : Ce n'est pas un minimum. Pour les TGTB, la capacité maximale est de 320 000 tonnes.

Le sénateur Mitchell : On parle donc de 250 à 320, pour simplifier le calcul. Vous dites qu'il y a 24 sections.

M. Lachance : Environ 24, oui.

Le sénateur Mitchell : Ce serait plutôt 10 000 tonnes, et pas 20 000. C'est important.

M. Lachance : Un calcul rapide, oui.

Le sénateur Mitchell : Je ne veux pas vous mettre dans l'embarras. Vous avez dit ensuite qu'il y avait environ 70 barils dans une tonne, mais je pense que vous vouliez dire 7.

M. Lachance : C'est effectivement environ sept barils la tonne.

Le sénateur Mitchell : Si le réservoir devait se vider, ce serait 70 000 barils et pas 140 000.

M. Lachance : Désolé. Vous avez raison.

Le sénateur Mitchell : C'est important de le savoir.

Je suis à la page 6 de votre présentation, monsieur McDonald. Ce n'est pas une question piège, mais nous avons rencontré les représentants d'une entreprise de Calgary il y a quelques semaines, et ils nous ont dit que le pétrole et le gaz n'étaient pas des marchandises dangereuses. C'est peut-être dans le sens qu'il ne s'agit pas de nitroglycérine ou de quelque chose comme cela, mais vous dites clairement que les expéditions d'hydrocarbures et de gaz doivent être conformes à la loi, aux règlements et aux normes connexes, et je pense que vous faites référence à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Vous ne pouvez pas deviner ce que cette personne voulait dire par là, mais est-ce que cela vous dit quelque chose de façon générale?

Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada : Le pétrole et le gaz peuvent être classifiés par le transporteur de différentes manières. Dans la plupart des cas, le pétrole brut est transporté conformément à la classification UN1267, qui renvoie aux marchandises dangereuses. Tout dépend du point d'éclair. Il faudrait entrer dans des détails techniques.

Plus le pétrole ou le gaz est lourd, moins il est dangereux, car il ne présente pas la même inflammabilité et ne s'étale pas aussi rapidement. Toutefois, certains types d'hydrocarbures et de gaz — le diesel, par exemple — sont assujettis au programme des marchandises dangereuses.

Le sénateur Mitchell : C'est une précision très intéressante. Nous avons l'impression — c'est en tout cas ce que je pensais — que le gaz naturel liquide était moins nocif pour l'environnement

environmental problems that heavy oil seems to concern people about, and probably rightly so, because it just evaporates. Is it considered a dangerous good?

Ms. Dagenais: It depends on the flash point and flammability. As I say, Transport Canada does not classify the goods. It is a mandatory obligation on the shipper who ships the dangerous goods. They need to classify it and say what type of good it is.

As I say, the biggest percentage of oil transported is petroleum crude oil, which is a dangerous good.

Senator Mitchell: Thank you.

Mr. McDonald, on page 4 of your presentation, you say, “We will work with the Canadian Coast Guard who will be establishing an incident command centre system, ensuring systems” et cetera. When will that incident command centre system be set up? Will it be on both coasts? Where will it be? Also, is there a specific budget for it now?

Mr. McDonald: Yes, it was announced as part of the world-class measures announced on the 18th. It will apply to all of Canada; essentially for any spill in Canada, the Coast Guard will assume incident command and be able to control all resources associated with any spill.

As far as the time line, I do not have that information in front of me, but we can get that from the Canadian Coast Guard for you.

Senator Mitchell: You said there was a budget?

Mr. McDonald: Yes.

Senator Mitchell: Could you get us that, too, please?

Mr. McDonald: Yes.

Senator Mitchell: I will go on a second round.

Senator Seidman: Thank you. You talked about the liability issues. I will ask you a bit more about that because you have responded to the report of the Commissioner of the Environment in the fall of 2012. He raised concerns about outdated liabilities. Transport Canada did indeed acknowledge that and started a review of the process.

Maybe you could tell me what Canada’s current liability is for marine pollution incidents.

Mr. McDonald: Perhaps I will ask my colleague, Mr. Haché, to join us. He is an expert in that regard. Rather than me getting it wrong, I will let him give us the exact numbers.

Daniel Haché, Director, International Marine Policy, Transport Canada: Good evening, honourable senators. The system we have in Canada for liability and compensation is one of the best in the

que le pétrole lourd, qui semble inquiéter les gens. Cela me paraît logique, puisqu’il s’évapore, tout simplement. Est-ce que c’est considéré comme une marchandise dangereuse?

Mme Dagenais : Tout dépend du point d’éclair et de l’inflammabilité. Comme je le disais, Transports Canada n’est pas responsable de la classification des marchandises. C’est une obligation qui incombe au transporteur des marchandises dangereuses. Il doit déterminer la classification à laquelle les marchandises appartiennent et préciser de quel type il s’agit.

La majeure partie du pétrole transporté est du pétrole brut, qui est considéré comme une marchandise dangereuse.

Le sénateur Mitchell : Merci.

Monsieur McDonald, à la page 5 de votre présentation, vous dites ceci : « Nous travaillerons avec la Garde côtière canadienne, qui établira un système de commandement en cas d’incident, veillera à ce qu’un système... », et ainsi de suite. Quand établira-t-on ce système de commandement en cas d’incident? Où sera-t-il situé? Aussi, y a-t-il un budget consacré à cette initiative en ce moment?

M. McDonald : Oui, c’est une initiative qui s’inscrit dans le cadre des mesures de calibre mondiale annoncées le 18. Cela va s’appliquer à l’ensemble du Canada; pour tout déversement ayant lieu au Canada, la Garde côtière va assurer le commandement et pourra gérer toutes les ressources associées à l’incident.

Pour ce qui est de l’échéancier, je n’ai pas cette information avec moi, mais nous pouvons l’obtenir auprès de la Garde côtière et vous en faire part plus tard.

Le sénateur Mitchell : Vous avez dit qu’un budget était prévu à cette fin?

M. McDonald : Oui.

Le sénateur Mitchell : Pourriez-vous nous le fournir aussi, s’il vous plaît?

M. McDonald : Oui.

Le sénateur Mitchell : Je terminerai au prochain tour.

La sénatrice Seidman : Merci. Vous avez parlé du régime de responsabilité. J’aimerais vous poser quelques questions à ce sujet, car vous avez répondu au rapport déposé par le commissaire à l’environnement à l’automne 2012. Il a signalé que le régime de responsabilité était désuet. Transports Canada l’a reconnu et a entrepris de réviser le processus.

Vous pourriez peut-être me dire quelle est la responsabilité du Canada à l’heure actuelle en cas de pollution marine.

M. McDonald : Je vais demander à mon collègue, M. Haché, de prendre part à la discussion. C’est un expert en la matière. Plutôt que de risquer de me tromper, je vais le laisser vous donner les chiffres exacts.

Daniel Haché, directeur, Politiques maritimes internationales, Transports Canada : Bonsoir, honorables sénateurs. Le régime canadien de responsabilité et d’indemnisation est l’un des

world, and I am not just saying that. Basically, it covers all reasonable response costs that are actually undertaken and also covers preventive measures, as well as cleanup. It is about ship-source oil. It is also supplemented by international conventions and funds, as we have discussed. It is multi-tiered, and it is a shared responsibility between the ship-owner and the shipper, which is to say the cargo owner. It is a polluter, plain and simple, as we have also said in Mr. McDonald's notes.

The total compensation available is \$1.36 billion for spills of persistent oil from tankers. The ship-owner is responsible up to \$145 million for his insurance. His insurance is basically based on the tonnage of the ship, so he has a limited responsibility in that regard.

Once we have obtained the \$145 million, then the international funds garnished by the shippers kick in. We are party to a couple of funds and conventions. One is the 1992 International Oil Pollution Compensation Fund, and Canada is also party to the International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund.

The 1992 fund adds to this up to \$180 million. The supplementary fund adds to this \$875 million. Those are the two international funds.

Canada is unique in that it has its own national fund. For each incident, that will add a fourth tranche of \$160 million per incident. That makes the total of \$1.36 billion for the regime in Canada.

Senator Seidman: You are referring to the current regime?

Mr. Haché: This is the current regime.

Senator Seidman: In your undertaking to re-evaluate the liability issues, are you looking at increasing the liability?

Mr. Haché: We are, in a sense. We will examine a number of possibilities, but the control we have is only on our Canadian fund. To change the international funds, such as the ship-owner portion, has to do with an international convention. The same thing goes for the two international funds. The only impact we have is on our own Canadian Ship-source Oil Pollution Fund.

We are looking at the adequacy of the amount, based on a risk analysis. That has not yet been done; that is one thing we are looking at. We are also looking at how we can amend the fund through our own regulations and acts.

meilleurs au monde, et je le pense vraiment. Il couvre essentiellement tous les coûts d'intervention raisonnables, ainsi que les mesures préventives et le nettoyage. On parle de pollution par les hydrocarbures causée par les navires. S'ajoute à cela les indemnités prévues par les conventions internationales et différents fonds, comme on l'a mentionné. C'est un régime à paliers multiples, et la responsabilité est partagée par le propriétaire du navire et l'expéditeur, c'est-à-dire le propriétaire de la cargaison. Comme M. McDonald l'a dit tout à l'heure, le régime s'appuie sur le principe du pollueur-payeur, purement et simplement.

L'indemnisation totale disponible s'élève à 1,36 milliard de dollars pour les déversements d'hydrocarbures persistants causés par des navires-citernes. La responsabilité du propriétaire du navire est établie à un maximum de 145 millions de dollars pour l'assurance. Le montant de l'assurance est établi en fonction du tonnage du navire. La responsabilité du propriétaire est donc limitée à cet égard.

Une fois les 145 millions de dollars obtenus, entrent en jeu les fonds internationaux auxquels les expéditeurs contribuent. Le Canada est partie de quelques fonds et conventions. Il y a notamment le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé en 1992, et le fonds supplémentaire connexe.

Le fonds de 1992 ajoute à cela 180 millions de dollars. Le fonds supplémentaire ajoute quant à lui 875 millions. Ce sont les deux fonds internationaux.

Le régime du Canada est unique en ce sens qu'il a son propre fonds national. Pour chaque incident, ce fonds permet d'ajouter une tranche supplémentaire de 160 millions de dollars, ce qui amène le total à 1,36 milliard de dollars pour le régime du Canada.

La sénatrice Seidman : Parlez-vous du régime actuel?

M. Haché : C'est le régime actuel.

La sénatrice Seidman : Envisagez-vous, à l'issue de la réévaluation du régime, d'accroître la responsabilité des différentes parties?

M. Haché : D'une certaine façon, oui. Nous allons examiner différentes possibilités, mais nous ne pouvons contrôler que le volet canadien. Pour apporter des modifications aux fonds internationaux, comme la part du propriétaire du navire, il faut passer par les conventions internationales. Il en va de même pour les deux fonds internationaux. La seule chose que nous pouvons changer, c'est notre propre fonds d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nous procédons à une analyse des risques pour déterminer si le montant est approprié. Ce n'est pas encore fait; nous examinons la chose en ce moment. Nous essayons aussi de voir comment on pourrait modifier le fonds en passant par nos propres lois et règlements.

We have also gone down to the United States and looked at what they are doing and what kind of amounts and funds they have. They have a fund for emergencies. They have \$50 million that is readily accessible to the President, and they also have a research and development fund. We are looking into that, as well, so that we can augment the Canadian fund to see if we can have a better assessment of the total amount, as well as an emergency fund and a research and development fund.

Those are the things we will be looking at between now and the fall of 2013.

Senator Seidman: Therefore, there is some international standard you are looking at, or you are looking at other countries to see what kinds of things they do. Is that correct?

Mr. Haché: That is right. We feel we have a very good system. In the U.S., the total of what they can put per incident is whatever is in the balance of their fund or \$1 billion, whichever is less. Right now, we are at \$1.36 billion with the combination of all the tranches I described before.

Senator Seidman: Could you tell me what the liability issues are from rail accidents, which are different from marine accidents? I do not know if that is a different situation.

Luc Bourdon, Director General, Rail Safety, Transport Canada: I do not have that answer. The Railway Safety Act applies to rail operation, and we can only prosecute if there is a violation to that act. If there is a spill, and let us say that everything was in compliance on the train, the Railway Safety Act will not be used to prosecute a company.

Senator Seidman: Is there some kind of minimal assurance requirement?

Mr. Bourdon: That is covered by the CTA before a railway obtains a certificate of fitness from the Canadian Transportation Agency. They have to demonstrate they have enough money to cover liabilities.

Senator Wallace: The number of proposals to move crude off the West Coast is new to the West Coast of Canada. It certainly is not new, as you know, on the East Coast of Canada. Crude oil has been going to the Irving refinery, the largest in the country, since the early 1960s. As I understand it, back in the 1990s, a new spill response regime was developed in Canada and has been in place on the East Coast since then.

I wonder if you might explain how that works, practically speaking. Most if not all vessels — VLCCs — would be flagged foreign. They are coming to Canadian waters. As you have described, the responsibility for the cargo is the cargo owner and the vessel owner. The vessel is required to have an arrangement with a spill response organization in Canada if an event should occur. How does all that come together? Crude is coming into Canadian waters, the public wants to be assured all of these

Nous nous sommes par ailleurs rendus aux États-Unis pour voir ce qui se fait là-bas, les montants qui sont accordés et les types de fonds offerts. Ils ont un fonds d'urgence. Le président dispose en tout temps d'un montant de 50 millions de dollars. Il y a aussi un fonds de recherche et développement. Nous examinons tout cela aussi, de façon à pouvoir compléter le fonds canadien pour avoir une meilleure évaluation du montant total. Nous envisageons également la possibilité d'établir un fonds d'urgence et un fonds de recherche et développement.

Ce sont les aspects que nous allons examiner d'ici l'automne 2013.

La sénatrice Seidman : Vous examinez donc les normes internationales ou le genre de mesures que les autres pays appliquent?

M. Haché : Oui. Nous pensons que notre système est excellent. Aux États-Unis, les autorités peuvent consacrer au plus 1 milliard de dollars, selon le solde du fonds. Présentement, le total des tranches que j'ai décrites représente 1,36 milliard de dollars.

La sénatrice Seidman : Quelles sont les responsabilités en cas d'accident ferroviaire? Sont-elles différentes pour tout type d'accident par rapport à un accident maritime?

Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, Transports Canada : Je ne le sais pas. La Loi sur la sécurité ferroviaire s'applique aux activités ferroviaires. Nous pouvons seulement tenter une poursuite si l'entreprise contrevient à la loi. En cas de déversement, si le train était conforme aux exigences, nous n'allons pas invoquer la Loi sur la sécurité ferroviaire pour poursuivre l'entreprise.

La sénatrice Seidman : Une assurance minimale est-elle requise?

M. Bourdon : La compagnie ferroviaire doit montrer à l'Office des transports du Canada qu'elle a les fonds nécessaires pour assumer ses responsabilités avant d'obtenir son certificat d'aptitude.

Le sénateur Wallace : C'est nouveau qu'il y ait autant de projets de transport de brut dans l'Ouest du Canada, contrairement à l'Est. Depuis le début des années 1960, du brut est expédié à la raffinerie Irving, la principale au pays. Selon ce que je comprends, un nouveau régime d'intervention en cas de déversement est en vigueur dans l'Est du Canada depuis les années 1990.

Je voudrais des explications sur le fonctionnement du régime dans la pratique. La plupart sinon tous les très gros transporteurs de brut, les TGTB, qui naviguent en eaux canadiennes battent pavillon étranger. Comme vous l'avez dit, la responsabilité incombe aux propriétaires de la cargaison et du navire, qui doivent avoir une entente avec une organisation canadienne d'intervention en cas de déversement. Comment cela se traduit-il concrètement? Étant donné que du brut est transporté en eaux

protections in place, so how does it occur? How are the spill response organizations established and how do these arrangements work?

Mr. McDonald: I will start off and then my colleague can jump in if I have missed anything. Essentially, there are four response organizations in Canada. There are three in Eastern Canada, one large, which is the East Coast Response Corporation, and two smaller ones, Point Tupper and the one in Saint John.

Senator Wallace: ALERT.

Mr. McDonald: Thank you. You know more than I do. On the West Coast there is Burrard Clean, and they are responsible for response on the West Coast. Each of these response organizations are responsible for a response area and they must be able to respond to regulated limits of spills up to a certain size, and up to 10,000 tonnes is currently in the regulations.

Any ship shipping oil in Canada must have a pre-existing arrangement with one of these response organizations to be able to ship oil in Canada. They are charged a per-tonne charge to have that arrangement. Essentially, that is the way it is set up. Should a spill occur, then it is the responsibility of the ship-owner to contact the response organization. The response organization is set up to respond to these spills. They have caches at various strategic locations around the country and will respond to the spill accordingly. In the almost 20 or more years that the spill response regime has been in place, we have found it to be very effective in responding to all spills that have occurred in Canadian waters.

Senator Wallace: With the experience you have seen in Eastern Canada, where 2 million barrel cargoes are coming through Canadian waters, and since the mid-1990s, all of those vessels are double-hulled, what has been the experience in Canada? Have we had any incidents where a double-hulled vessel has ruptured or run aground?

Mr. McDonald: No. There have been no major occurrences in Canada in probably 30 years.

Senator Wallace: There were some questions earlier about the number of compartments in a VLCC and the double-hulling of those vessels. I believe I am correct in thinking that the cavity between the outer hull and the tanks is somewhere in the range of six or seven feet. It is a very large cavity, not simply something that would be easily pierced. Is that correct?

Mr. Lachance: That is correct. It is two to three metres, yes.

Mr. McDonald: It is certainly wide enough for a human to get in and inspect as well.

Senator Wallace: Yes, exactly. Thank you.

Senator Massicotte: Thank you for being with us. I will ask my questions in French, if you do not mind.

canadiennes, la population veut savoir que toutes les protections sont mises en œuvre. Comment les organisations d'intervention en cas de déversement et ces ententes fonctionnent-elles?

M. McDonald : Je vais commencer, puis un de mes collègues pourra donner des précisions si nécessaire. En gros, il y a quatre organisations d'intervention en cas de déversement au Canada. Il y en a trois dans l'Est; la principale s'appelle la Société d'intervention Maritime, Est du Canada. Les deux plus petites sont Point Tupper et celle de Saint John.

Le sénateur Wallace : ALERT.

M. McDonald : Merci. Vous en savez plus que moi. Dans l'Ouest, c'est Burrard Clean qui est responsable. Selon la réglementation actuelle, toutes ces organisations doivent être en mesure de s'occuper d'un déversement maximal de 10 000 tonnes dans leurs régions respectives.

Les responsables des pétroliers doivent avoir des ententes préalables avec une de ces organisations d'intervention pour expédier leurs produits au Canada. Ils sont facturés à la tonne dans le cadre de ces ententes. C'est grosso modo ainsi que le régime fonctionne. En cas de déversement, l'armateur doit prendre contact avec l'organisation d'intervention. Ces organisations ont des caches dans divers lieux stratégiques au pays et vont réagir aux déversements comme il se doit. Depuis une vingtaine d'années, le régime a été très efficace pour intervenir dans tous les cas de déversement maritime qui sont survenus au Canada.

Le sénateur Wallace : Dans l'Est, les navires transportent deux millions de barils. Depuis le milieu des années 1990, tous les pétroliers ont une double coque. Y a-t-il eu des déversements ou des navires échoués depuis qu'ils sont à double coque?

M. McDonald : Non. Il n'y a pas eu d'incident majeur au Canada depuis environ 30 ans.

Le sénateur Wallace : Des questions ont été posées plus tôt concernant le nombre de compartiments des TGTB à double coque. Je crois que la distance entre la coque extérieure et les réservoirs est de six ou sept pieds. La cavité est très grande et serait difficile à percer, n'est-ce pas?

M. Lachance : En effet. La cavité fait deux ou trois mètres de profondeur.

M. McDonald : C'est assez grand pour qu'un inspecteur s'y promène.

Le sénateur Wallace : Oui, c'est exact. Merci.

Le sénateur Massicotte : Merci de votre présence parmi nous. Voici les questions que j'aimerais vous poser.

[Translation]

Mr. McDonald, in your presentation, you said that you are pleased with our regulatory system and that Canadians and the environment are well protected. But would you be able to draw comparisons with the United States or Europe, for instance, to support your comments?

Mr. McDonald: Our accident rate is one of the best in the world. However, I have no data that compare our system with others. The panel recently announced by the minister would be in charge of those data.

Senator Massicotte: You are saying that our accident rate is very good, correct?

Mr. McDonald: Yes.

Senator Massicotte: Are we talking about railway safety or marine safety?

Mr. McDonald: Any mode of transportation.

Senator Massicotte: The three sectors.

Mr. McDonald: The three sectors, yes. I am talking about the accident rate from December.

Senator Massicotte: It is good, but there is no system for comparing us with the United States. How can we find out?

Mr. McDonald: I am going to let Mr. Bourdon answer.

Mr. Bourdon: For train accidents, the criteria used by Canadian companies are the same as those used by American companies so that we can compare ourselves against their industry. The comparisons are primarily for class I railways, so CN/CP and the four major companies in the United States.

For a number of years, the Canadian industry has had better results than our neighbours to the south in terms of train accidents per million train miles.

Senator Massicotte: And the marine sector?

Mr. Bourdon: That is not my area of expertise.

Senator Massicotte: The results are good for railways, but you are not sure about the marine sector. Are you responsible for the pipelines?

Mr. Bourdon: No.

Senator Massicotte: Are you responsible for the shipment of gasoline by truck?

Ms. Dagenais: Yes.

Senator Massicotte: Are our results in that sector good, compared to international standards?

[Français]

Dans votre présentation, monsieur McDonald, vous dites que vous êtes satisfait de notre système de réglementation et que les Canadiens et l'environnement sont bien protégés, mais avez-vous des comparaisons avec les États-Unis et l'Europe, par exemple, pour appuyer vos dires?

M. McDonald : Notre taux d'accident est un des meilleurs au monde. Par contre, je n'ai pas de données disponibles pour comparer notre système aux autres. Cette responsabilité serait celle du panel qui vient d'être annoncé par le ministre.

Le sénateur Massicotte : Vous dites que notre taux d'accident est très bon.

M. McDonald : Oui.

Le sénateur Massicotte : Parlons-nous de sécurité ferroviaire? De sécurité maritime?

M. McDonald : N'importe quel mode.

Le sénateur Massicotte : Les trois secteurs.

M. McDonald : Les trois secteurs, oui. Il s'agit du taux d'accident en décembre.

Le sénateur Massicotte : Ils sont bons, mais il n'existe aucun système de comparaison avec les États-Unis. Comment est-ce qu'on peut le savoir?

M. McDonald : Je vais donner la parole à M. Bourdon.

M. Bourdon : Pour ce qui est des accidents de train, les critères utilisés par les compagnies canadiennes sont les mêmes que les compagnies américaines, dans le but de pouvoir nous comparer avec leur industrie. Les comparaisons sont surtout faites au niveau des chemins de fer de classe 1, donc CN/CP et les quatre gros transporteurs aux États-Unis.

Depuis plusieurs années, l'industrie canadienne obtient de meilleurs résultats au niveau des accidents de train par million de trains/mille que nos voisins du sud.

Le sénateur Massicotte : Et le secteur maritime?

M. Bourdon : Ce n'est pas mon domaine.

Le sénateur Massicotte : Les résultats sont bons au niveau ferroviaire; au niveau maritime, on n'est pas certain. Les pipelines, est-ce sous votre responsabilité?

M. Bourdon : Non.

Le sénateur Massicotte : Le transport de gazoline par camion, est-ce votre responsabilité?

Mme Dagenais : Oui.

Le sénateur Massicotte : Nos résultats sont-ils bons dans ce secteur, comparativement aux normes internationales?

Ms. Dagenais: As Mr. McDonald said, statistics show that 99 per cent of dangerous goods reach their destination safely. There are very few accidents. The rate is very good compared to the Americans.

Senator Massicotte: Could we get a copy of your comparisons? I would like to see the comparison with the United States.

Mr. Bourdon: We can provide you with those documents. CN and CP are the ones that keep track of statistics constantly. We do not really keep them.

Senator Massicotte: You are telling us that we are good, so you must have documents to confirm it, right?

Mr. Bourdon: Yes. However, I must say that it is difficult to make comparisons with Europe, because their railway system is different than ours. In addition, the geography is very different and so is the climate.

[English]

Senator Lang: Thank you very much. I would like to go back to the requirement for double-hulled vessels for tankers. For the record, is this a requirement around the world or are we unique for this requirement?

Mr. McDonald: No, it is a requirement around the world. It is a requirement of the International Maritime Organization and we have adjusted our regulations accordingly to reflect those international requirements.

Senator Lang: Those requirements have been in place for how long?

Mr. McDonald: I would have to check on the exact date, but I believe it is since the early 2000s.

Senator Lang: The one other area that I would like to —

Mr. McDonald: I should add that it was a phased-in implementation. It depended on the year of construction of the ship.

Senator Lang: I would like to move into another area. Of course, the concern in part is the question of the West Coast and your ability to manage the risk involved on the West Coast. Perhaps you could inform the committee as to whether or not you have any concerns about the implications of increased oil tankers activity in the region. If you do not have any concerns, perhaps you can tell the committee why.

Mr. McDonald: We certainly feel with the study we have done in the transportation of West Coast oil — and I think the committee has heard that certainly in terms of navigational challenges — that the navigation challenges there are no more difficult than what we face on the East Coast. We feel that any risks that may be involved with the transportation of oil can be mitigated through a number of safety initiatives. We have talked

Mme Dagenais : Comme M. McDonald l'a indiqué, les statistiques démontrent que 99 p. 100 des marchandises dangereuses se rendent à destination de façon sécuritaire. Il y a très peu d'accidents. C'est très bon comparativement aux Américains.

Le sénateur Massicotte : Pourrions-nous recevoir une copie de vos documents de comparaison? J'aimerais voir les comparaisons avec les États-Unis.

M. Bourdon : On peut vous fournir cela. C'est le CN et le CP qui cumulent des statistiques constantes. Nous, on ne les tient pas vraiment.

Le sénateur Massicotte : Vous nous dites que nous sommes bons, vous devez bien avoir des documents qui confirment cela?

M. Bourdon : Oui. Je dois préciser, par contre, que c'est difficile de faire des comparaisons avec l'Europe, parce que leur système de transport ferroviaire est différent d'ici. De plus, la géographie est très différente, tout comme le climat.

[Traduction]

Le sénateur Lang : Merci beaucoup. Je veux reparler de la double coque des pétroliers. S'agit-il d'une exigence mondiale ou uniquement canadienne?

M. McDonald : Non, c'est une exigence mondiale de l'Organisation maritime internationale. Nous avons adapté notre réglementation aux exigences internationales.

Le sénateur Lang : Ces exigences s'appliquent-elles depuis longtemps?

M. McDonald : Je dois vérifier, mais je crois que c'est depuis le début des années 2000.

Le sénateur Lang : Je veux aussi parler de...

M. McDonald : Je précise que la mise en œuvre était progressive et dépendait de l'année de construction du navire.

Le sénateur Lang : Je veux parler d'une autre question. La capacité de gérer le risque sur la côte Ouest constitue bien sûr une préoccupation. Êtes-vous également préoccupés par les conséquences qu'entraîne l'activité accrue des pétroliers dans la région? Si vous ne l'êtes pas, veuillez nous expliquer pourquoi.

M. McDonald : Notre étude sur le transport du pétrole de l'Ouest, dont vous avez sans doute entendu parler, indique que les défis de navigation ne sont pas plus grands que ceux dans l'Est. Nous pensons que nous pouvons atténuer tous les risques liés au transport de pétrole à l'aide d'un certain nombre de mesures de sécurité. Nous avons parlé du recours à deux pilotes et aux escorteurs ainsi que de l'inspection accrue des pétroliers pour

about double pilotage and the use of escort tugs, as well as increased inspection of the tankers to make sure those calling at Canadian ports are indeed safe.

In terms of our view on whether oil can be shipped safely, we feel that history has certainly proved that it can be shipped safely and has been in Canada for more than a hundred years.

Senator Lang: I would pursue that a little further, if I could. Of course, one of the outstanding issues facing Canada is the question of getting a port on the West Coast and being able to safely ship crude and other petroleum products.

My question is with respect to what they call Cherry Point, which is right next door to the Vancouver strait as far as the Port of Vancouver is concerned. There is major shipping of oil on a daily basis at the present time.

Mr. McDonald: That is correct.

Senator Lang: I do not know if you are aware of this or not, maybe you can look for the information, but how many tankers are going into Cherry Point compared to what is going into the Vancouver port? What are the safety requirements of that port versus the Canadian port? Do you have any information on that?

Mr. McDonald: I do not have those statistics available to me, so I am afraid I cannot respond to that specific question.

Senator Lang: Could you maybe look into it? It would be interesting to find a comparison.

Mr. McDonald: We can certainly find information about the number of shipments. What do you mean when you say as compared to the Canadian port?

Senator Lang: Canadian being Vancouver. Vancouver is right next door. You have all this Alaska oil going into Cherry Point, the way I understand it. What would be interesting from a Canadian perspective is how that compares to what we are looking at, for example, at the Vancouver port or, for example, going out of Kitimat. It is all a question of risk and risk management, and it would be interesting to see how they cope there.

Mr. McDonald: Fair enough.

Senator MacDonald: I want to get back to the movement of product by rail. There has been a substantial increase in the last number of months of the movement of heavy crude to the U.S. by rail and light crude to Canada that comes from the Canadian refineries.

I am curious about the comparison between the regulatory provisions within the American rail system and the Canadian rail system. In terms of the cost of insurance of railing crude through the U.S. compared to the cost of railing crude through Canada, do you have any figures that reflect the comparison of those?

qu'ils arrivent à bon port dans les eaux canadiennes et pour confirmer qu'ils sont sécuritaires.

L'histoire montre qu'il est possible d'expédier du pétrole de façon sécuritaire au Canada. Nous le faisons depuis plus de 100 ans.

Le sénateur Lang : J'aimerais en savoir un peu plus, si possible. Une des questions actuelles au Canada consiste bien sûr à trouver un port sur la côte Ouest et à savoir si nous pouvons transporter du brut et d'autres produits pétroliers de manière sécuritaire.

Ma question porte sur Cherry Point, qui se situe tout près du détroit et du port de Vancouver. Beaucoup de pétrole y est transporté tous les jours, à l'heure actuelle.

M. McDonald : C'est exact.

Le sénateur Lang : Vous n'êtes peut-être pas au courant et vous devrez possiblement vous informer, mais combien de pétroliers vont à Cherry Point par rapport au port de Vancouver? Quelles sont les exigences de sécurité de ce port par rapport au port canadien? Avez-vous de l'information là-dessus?

M. McDonald : Je n'ai pas ces données sous la main. Je crains d'être dans l'incapacité de répondre à cette question précise.

Le sénateur Lang : Pouvez-vous vous informer? La comparaison serait intéressante.

M. McDonald : Nous pouvons trouver l'information sur le nombre d'expéditions. Qu'entendez-vous par port canadien?

Le sénateur Lang : Le port canadien, c'est celui de Vancouver, qui se trouve juste à côté. Selon ce que je comprends, beaucoup de pétrole de l'Alaska est acheminé à Cherry Point. Il serait intéressant pour nous de comparer ces expéditions à celles du port de Vancouver ou de Kitimat. C'est une question de risque et de gestion du risque. Ce serait intéressant de savoir comment on s'y prend là-bas.

M. McDonald : D'accord.

Le sénateur MacDonald : Je veux reparler du transport ferroviaire. Depuis quelques mois, il y a une augmentation importante des expéditions ferroviaires de brut lourd entre les raffineries canadiennes et États-Unis et de brut léger au pays.

J'aimerais connaître la différence entre les réglementations américaine et canadienne sur le réseau ferroviaire. À titre de comparaison, connaissez-vous le coût des assurances pour le transport ferroviaire de brut aux États-Unis par rapport à celui au Canada?

It is my understanding that the cost of insuring these carriers going through the U.S. is substantially greater than the cost of them going through Canada. It is also my understanding that the liabilities going through the U.S. are substantially stiffer than raitling through Canada. Do you have anything on that that we can compare?

Mr. McDonald: I do not believe we do, senator; I am sorry.

Senator MacDonald: I wonder how and where we can get that. Do you know where we can get that?

Mr. McDonald: It is not information that we presently collect.

Senator MacDonald: The point I am trying to get to is we are looking at the viability of — certainly I am — raitling crude. We know we cannot get world price for crude unless it goes out the ship's bottom. Right now, all this crude is going to the U.S. We are getting West Texas Intermediate or discounted off West Texas Intermediate, yet they are able to send their light crude to Canada at world price.

This country would like that option, but we will not get that option unless we get this heavy crude into a ship spot and into market. I assume that the liabilities and the insurance of carrying this product across Canada as opposed to across the border are significant. These numbers could be used to drive a made-in-Canada solution for this problem. That is why I ask the question.

Mr. McDonald: Fair enough. Like I said, unfortunately, we do not collect that type of data. The insurance and liability aspect on the rail side is handled through the private sector.

Senator MacDonald: As a comment, if we were to experience a major derailment — there is always that possibility — I think both economically and politically we would prefer to do it on our own soil as opposed to in America, particularly as we are trying to negotiate access to the market. I just put that out for consideration.

Senator Mitchell: Mr. Haché, I would like to follow up on your presentation. You said there are four tranches: the two international, the Canada supplemental. Did I miss the first? Is the first tranche the company?

Mr. Haché: The first tranche is the shipowner portion.

Senator Mitchell: The first question concerns that. Apparently — and I do not know this in any kind of deep way — a company could just divide each of its ships up into discrete subsidiaries and, *ergo*, a very small company. How do you go after them if it is just a boat?

Mr. Haché: The shipowner has limited liability according to the actual weight of the vessel.

Senator Mitchell: It is not unlimited in any way?

Si j'ai bien compris, le coût des assurances que doivent assumer les transporteurs qui vont aux États-Unis est bien plus élevé que s'ils ne se déplacent qu'au Canada. Je pense aussi que les responsabilités sont bien plus importantes aux États-Unis. Avez-vous des données qui nous permettent de faire la comparaison?

M. McDonald : Je crois que non, monsieur le sénateur. Je suis désolé.

Le sénateur MacDonald : Savez-vous où nous pouvons obtenir ces données?

M. McDonald : Nous ne recueillons pas ces informations présentement.

Le sénateur MacDonald : Je m'intéresse à la viabilité du transport ferroviaire du brut. La seule façon d'obtenir le prix mondial, c'est d'utiliser le transport maritime. À l'heure actuelle, tout le brut est expédié aux États-Unis. Nous vendons le West Texas Intermediate moins cher, mais le brut léger américain expédié au Canada est vendu au prix mondial.

Nous aimerions avoir le choix, mais nous ne l'aurons pas sans avoir accès au transport maritime de brut lourd. Je présume que les responsabilités et le coût des assurances sont bien plus importants si le pétrole est acheminé aux États-Unis plutôt que s'il reste au Canada. Ces chiffres pourraient servir à trouver une solution canadienne à un tel problème. Voilà pourquoi je pose la question.

M. McDonald : D'accord. Je répète que, malheureusement, nous ne recueillons pas ce genre de données. C'est le privé qui se charge des questions relatives aux assurances et aux responsabilités.

Le sénateur MacDonald : Un déraillement majeur est toujours possible. Pour des raisons économiques et politiques, je pense qu'il serait préférable pour nous qu'un déversement se produise au Canada plutôt qu'aux États-Unis, surtout si nous négocions l'accès au marché. C'est un simple commentaire visant à susciter la réflexion.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Haché, je veux revenir à votre exposé. Vous avez parlé de quatre tranches, deux internationales et le supplément du Canada. La première tranche est-elle versée par l'entreprise?

M. Haché : La première tranche incombe à l'armateur.

Le sénateur Mitchell : Ma première question porte là-dessus. Je ne suis pas expert, mais il semble qu'une entreprise pourrait simplement créer de très modestes filiales pour chaque navire. Comment pourriez-vous poursuivre l'entreprise si elle n'avait qu'un navire?

M. Haché : La responsabilité de l'armateur est limitée en fonction du poids du navire.

Le sénateur Mitchell : Il ne s'agit pas d'une responsabilité illimitée?

Mr. Haché: It is not unlimited.

Senator Mitchell: You cannot go after them. However, it is in the U.S., is it not? We are not as rigorous as them.

Mr. Haché: Then again, they are also looking at other types of punishment, like punitive damages. They go into all sorts of things.

Senator Mitchell: Maybe we should, too.

Mr. Haché: Right now we do not.

Senator Mitchell: All right, but that is a possibility. Second, you mentioned that \$1.36 billion compared to the world is significant, but of course 180 of it in the middle two tranches, 180 plus 800 and something, they are international so surely everyone has access to that. How much access do we have to it? We have to apply for it, do we not? They do not just write a cheque and say you have a billion dollars at your disposal any time you want it. It is not like it is easy money.

Mr. Haché: Every time I talked about each of the tranches, I said “up to.” I will start a little further back.

When there is a spill and we know there will be compensation, then the P&I club, which is basically a mutual insurance on the shipowner’s side, and the international fund will set up a joint office. They will start receiving the claims from the different people who are claiming for money. They will assess the totality of the claim in accordance with the different tranche. The shipowner, therefore, is limited to the weight of the vessel up to a maximum of 145 million.

The two international funds, you have to be signatory to those conventions. The 1992 convention, there are 111 countries contributing to that fund, and that tranche is up to a maximum of \$180 million. There are only 28 countries that contribute to the supplementary fund, which is the largest portion at \$875 million, and we are signatory to that convention.

Senator Mitchell: Is there any specification as to what the level of balance has to be in those funds so if there is a big spill and the fund drops the 111 countries are required to write a cheque and bring it back up?

Mr. Haché: They will start levies, basically. They will levy the 111 countries within the 1992 fund. They will be levying the 28 countries within the supplementary fund to garnish the fund to be able to pay for the compensation.

Senator Mitchell: I know any given spill will differ in infinite numbers of ways from any other spill, and it is not the BP where the hole was in the ground pumping it up, but how much does it cost to clean up a spill of, say, 28,000 barrels, like the one that was on land in Kalamazoo? How much would that cost offshore? Is \$1.36 billion enough? Is it way too much? How does that work?

M. Haché : Non.

Le sénateur Mitchell : Vous ne pouvez pas poursuivre la compagnie? C’est possible aux États-Unis, n’est-ce pas? Nos normes ne sont pas aussi sévères que les leurs.

M. Haché : Mais d’autres types de sanctions s’appliquent là-bas, comme les dommages-intérêts punitifs. Toutes sortes de sanctions peuvent être mises en œuvre.

Le sénateur Mitchell : Nous devrions peut-être en faire autant.

M. Haché : Ce n’est pas le cas en ce moment.

Le sénateur Mitchell : D’accord, mais c’est une possibilité. Le 1,36 milliard dont vous avez parlé représente une somme considérable par rapport aux fonds disponibles ailleurs dans le monde. Les autres pays ont sûrement accès à la partie internationale de ces fonds, composés de deux tranches de 180 millions de dollars et d’une tranche d’environ 800 millions. Comment pouvons-nous accéder à ces fonds? Devons-nous présenter une demande? Nous ne pouvons sans doute pas simplement encaisser ce chèque de 1 milliard de dollars à tout moment. Ce n’est pas aussi simple.

M. Haché : Pour chaque tranche, j’ai dit qu’il s’agissait d’un maximum. Je vais redonner quelques explications.

En cas de déversement, la mutuelle de protection et d’indemnisation de l’armateur et le fonds international vont établir un bureau mixte pour évaluer l’ensemble des diverses réclamations en fonction des tranches. La responsabilité de l’armateur varie selon le poids du navire et s’élève à 145 millions de dollars maximum.

Pour accéder aux deux fonds internationaux, il faut être signataire des conventions. Celle de 1992 réunit 111 pays contributeurs et prévoit une tranche maximale de 180 millions de dollars. Seuls 28 pays, dont le Canada, participent au fonds supplémentaire qui constitue la majeure partie des 875 millions de dollars.

Le sénateur Mitchell : Comment les 111 pays doivent-ils se répartir la tâche si un déversement majeur exige de reconstituer les fonds?

M. Haché : En gros, des prélèvements seront réalisés. Les 111 pays du fonds de 1992 seront mis à contribution. Les 28 pays qui participent au fonds supplémentaire devront aussi verser des fonds pour garantir le dédommagement.

Le sénateur Mitchell : Je sais que chaque déversement diffère des autres d’innombrables façons, et je ne parle pas d’un cas comme celui de BP où la fuite était au sol. Cela dit, combien coûte le nettoyage d’un déversement de, disons, 28 000 barils comme celui qui s’est produit sur la terre ferme à Kalamazoo? Qu’est-ce que cela coûterait au large des côtes? Est-ce qu’une somme de 1,36 milliard de dollars suffit? Est-ce beaucoup trop? Comment fait-on le calcul?

Mr. Haché: I will refer to some numbers I have. For example, the largest spill we know of that had access to the international fund was the Prestige off the coast of Spain in 2002, and that was \$1.4 billion.

Senator Mitchell: How many barrels was that spill?

Mr. Haché: I do not have that number; I am sorry.

Senator Mitchell: Could you get that for us?

Mr. Haché: Yes.

Senator Massicotte: I have a supplementary.

Senator Mitchell: You certainly can, but I have one more question, if I could.

The Chair: You may have a quick one.

Senator Mitchell: Turning to pilotage now, we had an interesting presentation a couple of weeks ago from the Pacific Pilotage Authority. He talked about the two miles in certain kinds of rough waters. I believe he was speaking of the Hecate Strait. It is clear that there are two miles down each side of the islands and the main coast, and then there is a bit where pilots are required, and then there is an open passage in the middle where they are not required. He said they will start helicoptering pilots out to ships that would go through there.

Is that something that should be regulated or is that just something we would leave to their discretion? What is the context of that?

Mr. McDonald: The compulsory pilotage areas are regulated, and those are the areas where you must take a pilot on board. That is done essentially on the advice of the pilotage authorities. If they find they want to add a compulsory pilotage area, they will do a risk assessment. We have a risk-based methodology that they can follow, and it involves consultation with interested parties. They will then make a recommendation to the government and we would pass an appropriate regulation in that regard.

Senator Patterson: We have heard about the effective regime and the good record in shipping hydrocarbons, but there is a new act being introduced that was recently announced. Could you explain whether the act resulted from an analysis of gaps that needed to be improved? What led to the strengthening of the Canada Shipping Act? Is it making a good system better?

Mr. McDonald: Yes.

Senator Patterson: Were there flaws?

Mr. McDonald: We found a couple of weaknesses. The new act that is being introduced, the safeguarding Canada's seas and skies act, is actually a strengthening of the existing Canada Shipping Act, 2001.

M. Haché : Je vais vous citer quelques chiffres. Par exemple, le plus important déversement pour lequel on s'est servi du fonds international serait celui du Prestige au large des côtes de l'Espagne en 2002, qui a coûté 1,4 milliard de dollars.

Le sénateur Mitchell : De combien de barils parle-t-on?

M. Haché : Je n'ai pas cette information; désolé.

Le sénateur Mitchell : Pouvez-vous l'obtenir pour nous?

M. Haché : Oui.

Le sénateur Massicotte : J'ai une question complémentaire.

Le sénateur Mitchell : Vous pouvez sans aucun doute obtenir ce renseignement, mais j'ai une dernière question, si c'est possible.

Le président : Pourvu qu'elle soit courte.

Le sénateur Mitchell : Je vais maintenant parler de pilotage. Il y a quelques semaines, un représentant de l'Administration de pilotage du Pacifique nous a présenté un exposé intéressant. Il a parlé d'une distance de deux miles dans certaines eaux agitées. Je crois qu'il s'agissait du détroit d'Hécate. Il est certain qu'il y a deux miles le long de chaque côté des îles et de la côte, suivis d'une section où il faut des pilotes et ensuite d'un passage ouvert où ce n'est pas nécessaire. Il a dit qu'ils commenceront à envoyer par hélicoptère des pilotes sur les bateaux qui empruntent le détroit.

Est-ce une activité qui devrait être réglementée, ou devraient-ils s'en occuper eux-mêmes? Quel est le contexte?

M. McDonald : Les zones de pilotage obligatoire, autrement dit les zones dans lesquelles il faut un pilote à bord, sont réglementées sur avis des autorités compétentes qui, après évaluation des risques, pourront désigner d'autres zones de pilotage obligatoire. Nous avons une méthodologie fondée sur le risque dont elles peuvent se servir et selon laquelle elles doivent consulter les parties concernées. Elles présentent ensuite une recommandation au gouvernement, et nous adoptons une réglementation appropriée.

Le sénateur Patterson : Nous avons entendu parler de l'efficacité de ce régime et de la bonne gestion des dossiers liés au transport des hydrocarbures, mais on a récemment annoncé l'adoption d'une nouvelle loi. Pouvez-vous nous dire si elle découle d'une analyse de lacunes qui devaient être comblées? Pourquoi a-t-on renforcé la Loi sur la marine marchande du Canada? Voulait-on améliorer davantage un bon système?

M. McDonald : Oui.

Le sénateur Patterson : Y avait-il des imperfections?

M. McDonald : Nous en avons trouvé. La nouvelle loi qui est déposée, la Loi visant la protection des mers et ciel canadiens, vise en fait à renforcer la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001.

There were a number of areas where we saw weaknesses in the act. One was our ability to issue administrative monetary penalties to those who pollute and spill oil. That was an area where heretofore we would have to take them to court in order to get redress against any contraventions of the act.

Another area we saw as a weakness in the act was liability of bringing in foreign cleanup operators to be able to help us out in the event of a spill. One of the problems we saw with the act was that, as liability regimes changed over the years, were we to have a spill in Canada and were that spill to be beyond our capacity, the spill regimes work in such a way as a cascading of resources, so you cannot clean it yourself. You go to the next response organization and ask them to lend you some material to help you clean it up. If we wanted to go to our friends in the States, who are quite willing to offer us resources to be able to help clean up, we noted there was a liability problem within the act. They were not granted immunity from prosecution were they to come and help us out, so we saw that as problem with the act.

Mr. Lachance: We added requirements for oil-handling facilities to submit plans before operation and keep them current. We added enforcement powers to our inspectors to inspect oil-handling facilities and also new enforcement power for our inspectors for response organizations.

Senator Patterson: I think we will have a new oil-handling facility in the Arctic, according to the budget. The naval refueling facility at Nanisivik was announced in the recent budget.

That brings me to the other question I wish to ask. There are four response organizations in Canada on two coasts. We have a third coast that is larger than the other two. With increasing shipping of hydrocarbons with mining activities, who looks after spill response in the Arctic? Is it divided up amongst the four organizations or how does that work?

Mr. McDonald: Spills north of 60 degrees are the responsibility of the Canadian Coast Guard. That is something we have also asked our expert review panel to look at and advise us on how we might want to adjust that regime, given the increase of traffic in Canada's North.

Mr. Lachance: I must add to Mr. McDonald's remark that the shipowners are always responsible to clean up any spills, even in the Arctic, and the Coast Guard is responsible for overseeing the operation and responding if the owner is not capable or is unwilling to respond.

Senator Patterson: Could you give us a quick outline of the expert panel and its time frame?

Nous avons constaté des points faibles dans la loi. L'un d'entre eux portait sur notre capacité à infliger des sanctions administratives pécuniaires à ceux qui polluent ou déversent du pétrole. Il fallait jusqu'à maintenant s'adresser aux tribunaux pour obtenir une réparation de la part de ceux qui ne respectaient pas la loi.

Un autre point faible que nous avons relevé concernait la responsabilité de faire venir des entreprises de nettoyage étrangères pour nous aider en cas de déversement. Selon les changements apportés au fil des ans, les régimes d'intervention en cas de déversements fonctionnent de manière à ce qu'il y ait une utilisation en cascade des ressources, ce qui veut dire que s'il y a un déversement au Canada qui dépasse nos capacités, nous ne pouvons pas faire le nettoyage nous-mêmes. Il faut s'adresser au prochain organisme d'intervention et lui demander de nous prêter du matériel. Nous nous sommes rendu compte qu'il y avait un problème de responsabilité dans la loi, car si nous avons décidé de faire appel à nos amis aux États-Unis, qui sont tout à fait disposés à nous fournir des ressources, on ne leur aurait pas accordé d'immunité en cas de poursuite. À notre avis, il s'agissait là d'un problème.

M. Lachance : Nous avons créé de nouvelles exigences pour les usines d'hydrocarbures afin que les plans soient tenus à jour et soumis avant l'exploitation. Nos inspecteurs ont quant à eux de nouveaux pouvoirs d'application de la loi pour faire leur travail dans ces usines et auprès des organismes d'intervention.

Le sénateur Patterson : Je pense que nous aurons une nouvelle usine dans l'Arctique, car on a annoncé dans le dernier budget la construction de l'installation navale de ravitaillement de Nanisivik.

Ce qui m'amène à ma prochaine question. Au Canada, il y a quatre organismes d'intervention répartis sur deux côtes, mais nous en avons une troisième dont l'étendue est plus importante. Au moment où le transport d'hydrocarbures et les activités minières augmentent, qui est responsable d'intervenir en cas de déversement dans l'Arctique? Les quatre organismes se partagent-ils la responsabilité? Quel est le système en place?

M. McDonald : La Garde côtière canadienne est responsable des déversements au nord du 60^e parallèle. Notre groupe d'experts doit entre autres examiner cette question et nous conseiller sur la façon dont nous pourrions modifier le régime afin de tenir compte de l'accroissement du trafic dans le nord du Canada.

M. Lachance : Je dois ajouter au commentaire de M. McDonald que les armateurs sont responsables du nettoyage de tous les déversements, même dans l'Arctique, et que la Garde côtière se charge de surveiller les opérations et d'intervenir si le propriétaire d'un navire en est incapable ou qu'il ne coopère pas.

Le sénateur Patterson : Pouvez-vous nous décrire brièvement le groupe d'experts et son échéancier?

Mr. McDonald: The expert panel has three members, some of whom you may know. Captain Gordon Houston is the chair of the panel. Captain Houston is a former chair and CEO of the Port Metro Vancouver and has a long and distinguished seafaring background.

We have Dr. Michael Sinclair. Dr. Sinclair is a former director at the Bedford Institute in Nova Scotia. He has a Ph.D. from California and has also worked at the Institut maritime du Québec in Rimouski.

The third member is Richard Gaudreau, a distinguished maritime lawyer from Quebec.

The panel will be doing their study in two tranches. The first tranche will be a review of the regime south of 60. They have been asked to report back to the minister by mid-November of this year. The second half of their study will look at transportation in the Arctic, and the transportation of hazardous and noxious substances. They have been asked to report back to the minister in September of 2014.

Senator Unger: In your paper, Mr. McDonald, you state that Transport Canada will increase the number of inspections to ensure that all foreign tankers are inspected on their first visit to Canada. I am wondering what ensues from that. Have you ever had an issue of non-compliance?

Mr. McDonald: Essentially, that is what we refer to as our Port State Control program. When foreign ships call to Canada, we have a system set up with international compatriots where we inspect foreign ships, keep data on them, and share that data. On a risk basis, we will inspect certain foreign ships when they call to Canada to ensure they are complying with international regulations.

With respect to foreign tankers, we have decided that every time a foreign tanker calls to Canada, on its first visit to Canada, we will make it a policy to inspect that ship. Once a year thereafter, if it calls in Canada, we will inspect the ship again.

These are exhaustive inspections that review the full gamut of compliance of the ship to international regulations. Should that ship not meet any of those standards as set out in the various conventions, we would require those deficiencies to be corrected before the ship would be allowed to leave port.

Senator Unger: You mentioned that you will expand the National Aerial Surveillance Program. Can you explain that?

Mr. McDonald: Yes. For our National Aerial Surveillance Program, we have three aircraft. One is located in Moncton and one is located here in Ottawa. That takes care of the Great Lakes and the Arctic. The third aircraft is located in Vancouver. They undertake regular overflights of the major shipping lanes in search of any oil pollution that might be occurring.

We have a very sophisticated surveillance mechanism, so sophisticated that we can detect as little as a litre of oil up to 25 kilometres on either side of the plane.

M. McDonald : Le groupe d'experts est composé de trois membres, dont certains que vous connaissez peut-être. Il est présidé par le capitaine Gordon Houston, qui est l'ancien PDG de Port Metro Vancouver. C'est un navigateur réputé ayant beaucoup d'expérience.

Il y a aussi M. Michael Sinclair, ancien directeur de l'Institut de Bedford à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. Il est titulaire d'un doctorat de l'Université de Californie et a également travaillé à l'Institut maritime du Québec à Rimouski.

Le troisième membre est Richard Gaudreau, de Québec, avocat renommé en droit maritime.

Le groupe effectuera son étude en deux parties. La première portera sur l'examen du régime au sud du 60° parallèle. Un rapport doit être remis au ministre d'ici la mi-novembre cette année. La deuxième partie de l'étude concerne le transport dans l'Arctique et le transport de substances nocives et dangereuses. On a demandé au groupe de présenter ses conclusions au ministre en septembre 2014.

La sénatrice Unger : Dans vos notes, vous avez affirmé que Transports Canada augmentera le nombre d'inspections afin que tous les navires-citernes étrangers soient inspectés lors de leur première visite au Canada. Je me demande ce qui découle de cette mesure. Avez-vous déjà eu un problème de non-conformité?

M. McDonald : C'est essentiellement ce que nous appelons notre programme de contrôle par l'État du port. Quand des navires étrangers font escale au Canada, nous en inspectons certains en fonction des risques et nous conservons les données conformément à un système que nous avons établi avec nos homologues internationaux. Nous nous assurons ainsi qu'ils respectent la réglementation internationale.

En ce qui concerne les navires-citernes étrangers, nous avons décidé de les inspecter au moment de leur première visite chaque fois que l'un d'eux fait escale au Canada. Par la suite, nous les inspecterons une fois par année s'ils reviennent.

Nous faisons des inspections exhaustives pour vérifier le respect de l'ensemble des règlements internationaux. Si une des normes énoncées dans les diverses conventions n'est pas observée, nous exigerons que les lacunes soient corrigées avant que le navire quitte le port.

La sénatrice Unger : Vous avez dit que vous allez élargir le Programme national de surveillance aérienne. Pouvez-vous nous fournir une explication à ce sujet?

M. McDonald : Oui. Nous avons trois avions pour ce programme. Il y en a un à Moncton et un autre ici, à Ottawa, pour couvrir les Grands Lacs et l'Arctique. Le troisième est à Vancouver. Ces avions survolent régulièrement les principales routes maritimes à la recherche de pollution par des hydrocarbures.

Notre mécanisme de surveillance est très sophistiqué, et nous pouvons même repérer un déversement d'un litre d'huile jusqu'à 25 kilomètres des deux côtés de l'avion.

This technology was lent to the United States to help them with their *Deepwater Horizon* clean up.

We do regular overflights, and, with the announcement last week, we will be doing more of those overflights to ensure that there is no pollution in Canadian waters and, if there is, to take appropriate measures against those who have polluted.

Senator Unger: Thank you.

Senator Seidman: Clearly, there is an enormous amount of coordination involved in these emergency response situations, coordination of a lot of response groups — private, public, levels of government departments, just a lot of things going on.

Could you give us some indication of who is really in charge?

Mr. McDonald: Again, depending on which mode you are talking about, it does differ. In the marine mode, as I indicated earlier, we have set up a unified command structure that will authorize the Canadian Coast Guard to oversee all spills. It is still the user who is responsible for a cleanup, but the Coast Guard, should they be required to intervene, would have the ability to assume control over all aspects of the cleanup.

On the rail side, it becomes a bit different because there are jurisdictional issues there. The railways do have unified command structures that they can implement for various spills. I do not know whether Mr. Bourdon or Ms. Dagenais want to give some more detail in that regard.

Ms. Dagenais: We do have our Emergency Response Assistance Plans program, which, we can activate to ensure that companies respond if they have spills that they are responsible for. We have the legislative authority to include any company under that program.

Senator Seidman: There is an oversight, then? Again, it is the chain of command. Who is ultimately in charge if a quick decision has to be made? There are a lot of people involved and a lot of different opinions about what the decisions should be. Is there someone who has the authority to say, “No, this is the decision; everyone move on it?”

Ms. Dagenais: Under the act, I have the authority to activate a plan and to insist that CN and CP activate their plans. I have that kind of the authority, delegated by the minister to the Director General of Transport, Dangerous Goods.

Senator Seidman: Mr. McDonald, you say that the Coast Guard has that authority?

Mr. McDonald: They will have with the incident command structure that they will be putting in.

Senator Massicotte: I just have a quick question on liabilities. I read just last week that there was land spill from, I think, a pipeline. The damages were up to \$1 billion, just for direct

Nous avons prêté cette technologie aux États-Unis pour les aider à nettoyer le déversement causé par la plateforme *Deepwater Horizon*.

Nous survolons régulièrement les eaux du pays et, compte tenu de l'annonce de la semaine dernière, nous le ferons encore davantage pour nous assurer qu'elles ne sont pas polluées et, si elles le sont, pour prendre des mesures appropriées contre les responsables.

La sénatrice Unger : Merci.

La sénatrice Seidman : De toute évidence, ces situations d'urgence nécessitent énormément de coordination de la part de nombreux groupes d'intervention — privés, publics, ministériels. Beaucoup de mesures sont prises.

Pouvez-vous nous donner une idée de l'organisme qui dirige réellement les interventions?

M. McDonald : Encore une fois, cela dépend du moyen de transport. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, dans le cas du transport maritime, nous avons mis en place une structure de commandement unifiée qui autorisera la Garde côtière canadienne à superviser toutes les interventions en cas de déversement. C'est quand même l'utilisateur qui est responsable du nettoyage, mais la Garde côtière, si elle doit intervenir, pourra en prendre en charge tous les aspects.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, la situation diffère un peu étant donné que diverses juridictions sont concernées. Les chemins de fer ont également des structures de commandement unifiées qu'ils peuvent mettre en œuvre en cas de déversement. M. Bourdon ou Mme Dagenais pourraient vous donner plus de détails à ce sujet.

Mme Dagenais : Nous pouvons exécuter notre programme de Plans d'intervention d'urgence pour nous assurer que les responsables agissent en cas de déversement. Conformément à la loi, nous avons le pouvoir d'y soumettre n'importe quelle entreprise.

La sénatrice Seidman : Il y aurait donc un mécanisme de surveillance? C'est encore une fois une chaîne de commandement. En définitive, qui est responsable si l'on doit prendre rapidement une décision? Il y a beaucoup d'intervenants et d'opinions différentes. Quelqu'un a-t-il le pouvoir de dire : « Non, voici ce que nous avons décidé et tout le monde y donne suite »?

Mme Dagenais : Selon la loi, je peux exécuter un plan et insister pour que le CN et le CP en fassent autant. C'est un pouvoir délégué par le ministre au directeur général, Transport marchandises dangereuses.

La sénatrice Seidman : Monsieur McDonald, vous dites que la Garde côtière a également ce pouvoir?

M. McDonald : Elle l'aura dans le cadre de la structure de commande proposée.

Le sénateur Massicotte : J'ai seulement une petite question sur les responsabilités. Encore la semaine dernière, j'ai lu qu'un pipeline avait fui, donnant lieu à des dommages directs de plus de

damages. Why would we still be comfortable, in today's world, with 1 or \$1.3 billion in total insurance when you think of all the damage that can occur? Look at what happened in the Gulf of Mexico.

Mr. Haché: The \$1.36 billion that I talked about was for ship-source oil pollution of persistent oil from a tanker. It is in that particular situation that we have access to the \$1.36 billion.

When it comes to a spill from the pipeline or a train, I —

Senator Massicotte: My point is that, when you see what is happening in the world today with other spills, you are not talking about one or two, but 8, 10, \$12 billion. Why do we take comfort in \$1.3 billion?

Mr. Haché: According to the numbers I have, the largest spill was *Prestige*, and the compensation for that was \$1.4 billion.

Mr. McDonald: When you are talking about ship-source pollution, you have a finite amount of oil that can be released.

An Hon. Senator: What about the *Valdez*?

Mr. Haché: It was \$4 billion.

Senator Massicotte: Twenty years ago. In today's dollars that is 8, 9 billion.

Mr. Haché: It was \$4 billion, but we are looking at apples and oranges, to a certain extent, because there were punitive damages and so on. They were not under the international system.

Senator Massicotte: You say that the polluter pays. Is it your professional opinion that the insurance amount is still adequate today?

Mr. Haché: We are reviewing our liability and compensation regime to see if it is still adequate.

Senator Massicotte: You think it is adequate, but maybe not.

Mr. Haché: All I can tell you is that we have one of the best systems in the world. We are one of the few countries to have it is its own national piece of 160 million. It is a very comprehensive system, but we will still be looking at it to make it better.

Senator Massicotte: Thank you.

Senator Ringuette: You indicated that your only means, right now, is to go to court to get penalties or compensation in regard to the Shipping Act. In the last 12 years that it has been in place, how many times have you gone to court?

Mr. McDonald: Numerous times, but I do not have the exact number in front of me.

1 milliard de dollars. Compte tenu de de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés, pourquoi nous sentirions-nous à l'aise dans le monde d'aujourd'hui avec une couverture d'une valeur totale de 1 ou 1,3 milliard? Pensons seulement à ce qui s'est produit dans le golfe du Mexique.

M. Haché : Le montant de 1,36 milliard de dollars dont je parlais concernait la pollution par les hydrocarbures persistants causée par un navire-citerne. C'est à cela que sert ce budget.

S'il s'agit d'un déversement provenant d'un pipeline ou d'un wagon, je...

Le sénateur Massicotte : Ce que je veux dire, c'est que lorsque l'on songe aux autres déversements qui ont lieu dans le monde, on ne parle plus de 1 ou 2, mais bien de 8, 10 ou 12 milliards de dollars. Pourquoi donc se contenter de 1,3 milliard de dollars?

M. Haché : Selon les chiffres que j'ai, le plus important déversement a été celui de *Prestige*, et l'indemnisation a été de 1,4 milliard de dollars.

M. McDonald : En cas de pollution causée par les navires, il y a une limite à la quantité déversée.

Une voix : Qu'en est-il du *Valdez*?

M. Haché : Le déversement a coûté 4 milliards de dollars.

Le sénateur Massicotte : Il y a 20 ans. En dollars d'aujourd'hui, c'est 8 ou 9 milliards.

M. Haché : C'était 4 milliards de dollars; mais on compare des pommes et des poires ici, en quelque sorte, étant donné qu'il y a eu des dommages-intérêts punitifs. Il n'était pas visé par le système international.

Le sénateur Massicotte : Vous dites que c'est le pollueur qui paie. Selon votre opinion professionnelle, le montant d'assurance est-il encore approprié aujourd'hui?

M. Haché : Nous procédons à l'examen de notre régime de responsabilité et d'indemnisation afin de vérifier s'il est toujours approprié.

Le sénateur Massicotte : Vous pensez qu'il l'est, mais vous n'êtes pas certain.

M. Haché : Tout ce que je peux vous dire, c'est que notre système est l'un des meilleurs au monde. Nous sommes l'un des rares pays à avoir son propre régime national de 160 millions. C'est un système très exhaustif, mais nous tentons toujours de l'améliorer.

Le sénateur Massicotte : Merci.

La sénatrice Ringuette : Vous avez dit qu'à l'heure actuelle, votre seul recours était d'aller devant les tribunaux pour faire imposer des sanctions ou obtenir une indemnisation en vertu de la Loi sur la marine marchande. Depuis 12 ans que la loi est en vigueur, combien de fois êtes-vous allés devant les tribunaux?

M. McDonald : À de nombreuses reprises, mais je n'ai pas le nombre exact avec moi.

Senator Ringuette: You went to court numerous times in regard to pollution and spills, but you said, in your statement, that you were 99.999 per cent incident free. What was that .0001 incident?

Mr. McDonald: Most of the cases in which we would have go to court would have involved very minor spills from ships for things like oily water separators not working or improper handling of oil on a ship. They were certainly not main oil spills from a tanker.

Senator Ringuette: They are incidents.

Mr. Lachance: They are incidents. There have been incidents where people or ships would deliberately discharge oily water over the side. There is always oily water that accumulates at the bottom of ships, and they need to dispose of it. Those who are less scrupulous have discharged that oil over the side when they think that they are not being watched.

With our aerial surveillance system, we can detect that in the darkness and fog, and we have had cases where we prosecuted those people.

Senator Ringuette: In the last 12 years, for the cases that you are referring to, did you get financial penalties? Was your request that they do the necessary physical manoeuvring to remove the damage, or was it both?

Mr. Lachance: We have the ability to either go to court or administer an administrative monetary penalty, and we have done both. In what we call operational discharge, an incident where a few litres of oil go over the side because of the overflow of tanks and so on, we would administer an administrative monetary penalty.

In the case of deliberate discharge, we have gone to court to prosecute the people.

Senator Ringuette: You would identify that with the planes that you have specified earlier?

Mr. McDonald: That is our primary way of pursuing those offenders.

Senator Wallace: Senator Unger had raised the issue of the inspection of tankers when they first come into Canadian waters, and you described the process you go through.

Before a vessel is ever able to come into Canadian waters, I take it there must be some type of a pre-clearance process, where the history of the vessel is reviewed by your department, so that it is not simply left until it arrives in Canadian waters to do the inspection?

Mr. McDonald: That is part of our Port State Control program. As I indicated, we participate in that program with many countries around the world, and we share common databases on ships. When a ship that we have never heard of before calls in to a Canadian port, we can refer to the database, and it will tell us all the data on record for that particular ship,

La sénatrice Ringuette : Vous êtes allés devant les tribunaux à de nombreuses reprises pour des cas de pollution et de déversements, mais vous avez dit dans votre exposé que votre système était efficace à 99,999 p. 100. Est-ce qu'on parle ici du 0,0001 p. 100 d'incidents?

M. McDonald : La plupart des cas portés devant les tribunaux ont trait à des déversements mineurs provenant de navires, par exemple un séparateur d'eaux mazouteuses qui ne fonctionne pas correctement ou une manipulation inappropriée du pétrole sur un navire. Il ne s'agit certainement pas de déversements importants causés par des navires-citernes.

La sénatrice Ringuette : Ce sont des incidents.

M. Lachance : Ce sont des incidents. Il y a eu des cas où l'on a déversé délibérément des eaux mazouteuses. Ces eaux s'accumulent toujours au fond des navires, et il faut s'en débarrasser. Certaines personnes peu scrupuleuses ont déversé ce pétrole dans l'eau, croyant qu'elles n'étaient pas surveillées.

Notre système de surveillance aérienne nous permet de détecter les déversements, même dans le noir ou dans le brouillard, et nous avons poursuivi les responsables dans certains cas.

La sénatrice Ringuette : Au cours des 12 dernières années, y a-t-il eu des sanctions pécuniaires pour les cas que vous avez mentionnés? Avez-vous plutôt demandé aux responsables de réparer les dégâts, ou avez-vous exigé les deux?

M. Lachance : Nous pouvons aller devant les tribunaux ou imposer des sanctions pécuniaires, et nous avons fait les deux. Dans les cas de déversements opérationnels, comme on les appelle, où quelques litres de pétrole sont déversés en raison d'un débordement des citernes, nous imposons des sanctions administratives pécuniaires.

Dans les cas de déversements délibérés, nous avons poursuivi en justice les responsables.

La sénatrice Ringuette : Vous les identifiez à l'aide des avions dont vous avez parlé?

M. McDonald : C'est notre principal moyen de poursuivre les délinquants.

Le sénateur Wallace : Mme Unger a parlé de l'inspection des navires-citernes au moment où ils entrent dans les eaux canadiennes, et vous avez décrit la marche à suivre.

Avant qu'un navire ne puisse y entrer, je présume qu'il doit passer par un processus de prédédouanement quelconque, par lequel votre ministère revoit ses antécédents, et qu'on ne se contente pas d'attendre qu'il entre au Canada pour faire l'inspection?

M. McDonald : Cela fait partie du programme de Contrôle des navires par l'État du port. Comme je l'ai dit, nous participons au programme en collaboration avec de nombreux pays, et nous partageons des bases de données communes. Lorsqu'un navire que nous ne connaissons pas fait escale dans un port canadien, nous les consultons et pouvons obtenir toutes les données

including its record with respect to particular inspections. From that, we will decide whether further action is needed by Canadian authorities to inspect the vessel or whether we might have any concern with it.

Senator Wallace: Could you reject the ship on the basis of that pre-clearance review and not allow it to come into Canadian waters?

Mr. McDonald: We can do that.

Senator Wallace: As you pointed out, spill response organizations in Canada, on the east coast in particular, are well established. I believe you touched on this. In addition, it is my understanding that spill response equipment and personnel are on the ships and at each terminal, in addition to what the spill response organizations have. Is that correct?

Mr. McDonald: Depending on the cargo that the ship is carrying, they would have varying degrees of spill response machinery on their vessels.

Senator Wallace: Each of the terminals where they are either discharging or receiving cargo is required to have certain amounts of spill response capability. Is that correct?

Mr. Lachance: That is correct. It is part of the emergency response plans.

Senator Lang: I would like to go back to the National Aerial Surveillance Program. There has been no mention of the use of satellites or drones for surveillance.

Mr. McDonald: We use RADARSAT and Environment Canada's Integrated Satellite Tracking of Pollution program, ISTOP, to inform us of where the various vessels are. That allows us to be as efficient as we can be on flights.

We do not go out looking; but we set our targets. They set up a flight plan and determine they can overfly X number of ships on a particular flight. That is what they do.

Senator Lang: To follow up on that, RADARSAT identifies pollution as a possibility, does it not?

Mr. McDonald: I am not as versed on RADARSAT.

Mr. Lachance: I believe it does that but not as currently as our airplanes do it.

Mr. McDonald: With respect to prosecution, you would need the data that we get from our specific flights to have enough to prosecute.

Senator Lang: Could you check that? My understanding under the current RADARSAT is that the surveillance is good enough and that it has identified polluters. On the East Coast, they have sent out the Canadian Coast Guard or someone from DFO to make the necessary arrest for prosecution.

consignées, y compris l'historique des inspections. Grâce à ces renseignements, nous déterminons si les autorités canadiennes doivent prendre des mesures supplémentaires pour inspecter le navire, ou s'il y a matière à préoccupation.

Le sénateur Wallace : Pourriez-vous interdire l'accès d'un navire en fonction de cet examen préalable au dédouanement?

M. McDonald : Nous pouvons faire cela.

Le sénateur Wallace : Comme vous l'avez mentionné, les organismes d'intervention en cas de déversements du Canada sont bien établis, particulièrement sur la côte Est. Selon ce que je comprends, les navires et les terminaux sont aussi dotés d'équipement et de personnel d'intervention en cas de déversement, et plus de ceux des organismes. C'est bien cela?

M. McDonald : Les navires ont à leur bord divers équipements d'intervention en cas de déversement, en fonction de leur chargement.

Le sénateur Wallace : Chaque terminal qui charge ou décharge des cargaisons doit avoir une certaine capacité d'intervention en cas de déversement. N'est-ce pas?

M. Lachance : Oui, cela fait partie des plans d'intervention en cas d'urgence.

Le sénateur Lang : J'aimerais revenir au Programme national de surveillance aérienne. Vous n'avez pas fait mention des satellites ou des drones pour la surveillance.

M. McDonald : Nous utilisons la Constellation RADARSAT et le programme de la Surveillance intégrée de la pollution par satellite, ou SIPPS, d'Environnement Canada pour connaître l'emplacement des navires, ce qui nous permet de survoler les eaux de manière efficace.

On ne part pas à la recherche des navires, mais on établit des cibles. Nous élaborons un plan et déterminons le nombre de navires que nous pouvons surveiller au cours d'un vol. C'est comme cela que nous procédons.

Le sénateur Lang : La Constellation RADARSAT cible les zones de pollution également, n'est-ce pas?

M. McDonald : Je ne connais pas très bien RADARSAT.

M. Lachance : Je crois que oui, mais pas aussi souvent que nos avions.

M. McDonald : Pour pouvoir tenter une action en justice, nous avons besoin des données obtenues à partir de nos vols.

Le sénateur Lang : Pourriez-vous vérifier? Selon ce que je comprends, la Constellation RADARSAT offre une surveillance efficace et a permis d'identifier les pollueurs. Sur la côte Est, on a envoyé la Garde côtière canadienne ou des responsables du MPO faire les arrestations nécessaires en vue de poursuites.

I would like you to verify that. It seems that one of the elements of this is risk to Canadians. With RADARSAT and the billions of dollars we are putting into the new program, you should be using that and letting Canadians know that it is another tool we have and that we are using it, instead of talking about a National Aerial Surveillance Program that no one can understand. I would suggest it should be broken down a bit, and then tell Canadians how we are using it.

Mr. McDonald: We can provide you with more information. As I said, we use RADARSAT and any prosecutions are undertaken by Transport Canada, not the Canadian Coast Guard.

Senator Lang: I am on the Senate Defence Committee and we heard about the use of satellites in the Arctic. As well, they are looking at using drones to cut costs and be more accurate.

Mr. McDonald: Certainly.

The Chair: Senator Wallace asked if you could refuse a ship. Have we ever refused a ship in Canada?

Mr. McDonald: Yes.

The Chair: Does it happen often?

Mr. McDonald: No, because the ships know that we use a port state control regime. They know what their score is. Essentially there is a white list, a gray list and a black list. If you are on the white list, you are probably not going to be a concern for us, but if you are on the gray or the black list, we will pay more attention to you. They know that if they come here and call at a Canadian port, they will be detained. It costs them a lot of money on a daily basis if they are tied up in port. They tend to avoid us and use their ships to ply less restrictive regimes.

The Chair: Thank you. That was very interesting. I appreciate all five of you coming out and answering the questions.

Mr. McDonald: It was certainly our pleasure; thank you very much.

The Chair: I ask for a motion to adjourn.

An Hon. Senator: So moved.

The Chair: Adjourned.

(The committee adjourned.)

J'aimerais que vous vérifiiez. Il faut tenir compte du risque pour les Canadiens. Il faudrait leur dire comment la Constellation RADARSAT et les milliards de dollars injectés dans le nouveau programme sont utilisés, plutôt que de parler du programme de la Surveillance intégrée de la pollution par satellite que personne ne comprend. Je suggère qu'on décortique le tout et qu'on l'explique aux Canadiens.

M. McDonald : Nous pourrions vous transmettre d'autres renseignements. Comme je l'ai dit, nous utilisons la Constellation RADARSAT, et toutes les poursuites sont intentées par Transports Canada, et non par la Garde côtière canadienne.

Le sénateur Lang : Je suis membre du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense, et nous avons entendu parler de l'utilisation des satellites dans l'Arctique. On songe également à utiliser les drones, qui coûtent moins cher et sont plus précis.

M. McDonald : Certainement.

Le président : Le sénateur Wallace vous a demandé si vous pouviez interdire l'accès à un navire. Est-ce déjà arrivé?

M. McDonald : Oui.

Le président : Est-ce que cela arrive souvent?

M. McDonald : Non, puisque les navires savent qu'il y a un contrôle par l'État du port. Ils connaissent leur cote. En gros, il y a une liste blanche, une liste grise et une liste noire. Si vous êtes sur la liste blanche, il ne devrait pas y avoir de problème, mais si vous êtes sur la liste grise ou la liste noire, nous vous aurons à l'œil. Les responsables savent que s'ils font escale dans un port canadien, ils seront immobilisés, ce qui leur coûte cher. Ils tâchent de nous éviter et passent par des États dont les régimes sont moins sévères.

Le président : Merci. C'était très intéressant. Je vous remercie tous les cinq de votre présence et d'avoir répondu à nos questions.

M. McDonald : Ce fut un plaisir; merci beaucoup.

Le président : Je propose une motion d'ajournement.

Une voix : La motion est acceptée.

Le président : La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Transport Canada:

Gerard McDonald, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;
Marie-France Dagenais, Director General, Transport Dangerous Goods;
Luc Bourdon, Director General, Rail Safety;
Sylvain Lachance, Executive Director, Legislative, Regulatory International Affairs;
Daniel Haché, Director, International Marine Policy.

TÉMOINS

Transports Canada :

Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté;
Marie-France Dagenais, directeur général, Transport de marchandises dangereuses;
Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire;
Sylvain Lachance, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales;
Daniel Haché, directeur, Politiques maritimes internationales.