

SENATE



SÉNAT

CANADA

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

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

ENERGY, THE  
ENVIRONMENT AND  
NATURAL RESOURCES

*Chair:*  
The Honourable RICHARD NEUFELD

---

Thursday, March 21, 2013

---

Issue No. 39

*Ninth meeting on:*  
The current state of the safety elements of the bulk  
transport of hydrocarbon products in Canada

---

WITNESSES:  
(See back cover)

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

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent de l'*

ÉNERGIE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DES  
RESSOURCES NATURELLES

*Président :*  
L'honorable RICHARD NEUFELD

---

Le jeudi 21 mars 2013

---

Fascicule n° 39

*Neuvième réunion concernant :*  
L'état actuel de la sécurité du transport en vrac des  
hydrocarbures au Canada

---

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.	MacDonald
Brown	Massicotte
* Cowan	Patterson
(or Tardif)	Ringuette
Lang	Seidman
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Carignan)	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 MacDonald replaced the Honourable Senator Johnson (*March 14, 2013*).

The Honourable Senator Johnson replaced the Honourable Senator Ogilvie (*March 4, 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.	MacDonald
Brown	Massicotte
* Cowan	Patterson
(ou Tardif)	Ringuette
Lang	Seidman
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Carignan)	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 sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénatrice Johnson (*le 14 mars 2013*).

L'honorable sénatrice Johnson a remplacé l'honorable sénateur Ogilvie (*le 4 mars 2013*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Thursday, March 21, 2013  
(65)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:10 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Richard Neufeld, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Lang, Massicotte, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman and Wallace (8).

*In attendance:* Marc LeBlanc and Sam Banks, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee proceeded in camera to consider a draft agenda (future business).

At 9:02 a.m., the committee suspended.

At 9:09 a.m., the committee resumed in public, pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 28, 2012, to continue 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:**

*Pacific Pilotage Authority Canada:*

Captain Kevin Obermeyer, President and Chief Executive Officer (by videoconference).

The chair made an opening statement.

Captain Obermeyer made a statement and answered questions.

At 9:59 a.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 jeudi 21 mars 2013  
(65)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 10, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Richard Neufeld (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Lang, Massicotte, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman et Wallace (8).

*Également présents :* Marc LeBlanc et Sam Banks, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux à venir).

À 9 h 2, la séance est suspendue.

À 9 h 9, la séance publique reprend et, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le mercredi 28 novembre 2012, le comité poursuit son étude sur 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 :**

*Administration de pilotage du Pacifique Canada :*

Capitaine Kevin Obermeyer, président et chef de la direction (par vidéoconférence).

Le président fait une déclaration.

Le capitaine Obermeyer fait un exposé et répond aux questions.

À 9 h 59, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

**EVIDENCE**

OTTAWA, Thursday, March 21, 2013

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:10 a.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:** Welcome to the 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 the committee.

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

I will have the senators introduce themselves. I will start with my deputy chair, Senator Mitchell.

**Senator Mitchell:** Grant Mitchell from Alberta.

[*Translation*]

**Senator Ringuette:** Pierrette Ringuette, New Brunswick.

[*English*]

**Senator Lang:** Dan Lang, Yukon.

**Senator Massicotte:** Paul Massicotte, Montreal.

**Senator Wallace:** John Wallace, New Brunswick.

**Senator Patterson:** Dennis Patterson, Nunavut.

**The Chair:** I also introduce our clerk, Lynn Gordon, and the 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 practices relating to the safe transport of hydrocarbons by transmission pipelines, marine tanker vessels and railcars. The committee has held eight meetings to date on this study.

We welcome by video conference from Vancouver, Captain Kevin Obermeyer, President and Chief Executive Officer of the Pacific Pilotage Authority Canada.

I live in British Columbia; we know it is relatively early in British Columbia, 6 a.m. We are happy that you could find time in your busy schedule to meet with us and we look forward to your presentation.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le jeudi 21 mars 2013

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 10, 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 :** Bienvenue au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Richard Neufeld. Je représente la province de la Colombie-Britannique au Sénat et je suis le président du comité.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous les honorables sénateurs, aux membres du public qui sont avec nous dans la salle et aux téléspectateurs de partout au pays qui nous regardent à la télévision.

Je demanderais aux sénateurs de se présenter. Je commencerai par notre vice-président, le sénateur Mitchell.

**Le sénateur Mitchell :** Grant Mitchell, de l'Alberta.

[*Français*]

**La sénatrice Ringuette :** Pierrette Ringuette, Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

**Le sénateur Lang :** Dan Lang, du Yukon.

**Le sénateur Massicotte :** Paul Massicotte, de Montréal.

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

**Le sénateur Patterson :** Dennis Patterson, du Nunavut.

**Le président :** Je vous présente également notre greffière, Lynn Gordon, et nos deux analystes de la Bibliothèque du Parlement, Marc LeBlanc et Sam Banks.

Le 28 novembre 2012, le Sénat a autorisé notre comité à entamer une étude sur la sécurité du transport des hydrocarbures au Canada. L'étude examine et compare les régimes réglementaires au pays et à l'étranger, les normes et les meilleures pratiques liées au transport sécuritaire des hydrocarbures par pipeline, par pétrolier et par train. Jusqu'à maintenant, le comité a consacré huit séances à cette étude.

Nous accueillons par vidéoconférence de Vancouver le capitaine Kevin Obermeyer, président-directeur général de l'Administration de pilotage du Pacifique Canada.

Je vis en Colombie-Britannique; nous savons qu'il est assez tôt en ce moment dans cette province, soit 6 heures du matin. Nous sommes heureux que vous ayez trouvé le temps de venir discuter avec nous, malgré vos nombreux engagements, et nous avons hâte d'écouter votre exposé.

**Captain Kevin Obermeyer, President and Chief Executive Officer, Pacific Pilotage Authority Canada:** Good morning, Mr. Chair, and honourable senators. Thank you for the opportunity. It is a little early, but nothing we cannot deal with.

I will begin the opening statement, and then obviously we will go into questions.

The Pacific Pilotage Authority is a federal Crown corporation operating pursuant to the Pilotage Act of 1972. Our mandate is to provide a safe and efficient marine pilotage service on the West Coast of Canada on the basis of financial self-sufficiency. We do this by working in partnership with the shipping industry we serve in order to protect and advance the interests of Canada.

I must emphasize that the word “partnership” is not used lightly on the West Coast. We do employ the full engagement strategy to ensure that the marine industry we serve, as well as the pilots and stakeholders, are kept fully apprised of all issues from proposed changes to improved safety, to changes to our tariff and collective agreements, and any other operational issue that might arise.

The government oversees the operation of the authority through the publication of the Corporate Plan and Annual Report, both of which are submitted annually. In addition, the Office of the Auditor General conducts annual financial audits as well as special audits every five to ten years where every facet of our operation is reviewed. The minister overseeing our portfolio is the Honourable Steven Fletcher, Minister of State for Transportation.

Transport Canada is a resource to our operations as well, and this includes providing assistance with the publication of our pilotage regulations and our tariff regulations, and in some instances operational issues.

On the public side, we have been engaged in community outreach programs for the last four years, speaking to municipalities and First Nations in our areas of operation, from the City Council of Stewart in the north to the Tsawwassen First Nation group in the south.

The marine pilots on the coast of B.C. are all masters in their own right, with many years of experience in the local waters. We provide marine pilots to all vessels over 350 gross tonnes, and that is about 50 metres long, 150 feet. Pilots are a resource to the master and the bridge team and provide them with expert local knowledge, and are responsible to the master for the safe navigation of the vessel while it is in compulsory Pacific Pilotage Authority waters.

There are exceptions to this, and they are the ferries and government vessels such as DND and the Coast Guard.

**Capitaine Kevin Obermeyer, président-directeur général, Administration de pilotage du Pacifique Canada :** Bonjour, monsieur le président, madame et messieurs les sénateurs. Je vous remercie pour l'occasion que vous m'offrez. C'est un peu tôt, mais cela ne pose pas de problème.

Je commencerai par ma déclaration préliminaire, et nous passerons évidemment aux questions par la suite.

L'Administration de pilotage du Pacifique est une société d'État fédérale régie par la Loi sur le pilotage de 1972. Notre organisme a pour mandat de fournir des services de pilotage sûrs et efficaces le long de la côte canadienne du Pacifique en étant financièrement autonome. Nous faisons cela dans le cadre d'un partenariat avec les pilotes et l'industrie du transport pour protéger les intérêts du Canada.

Je dois souligner que le mot « partenariat » n'est pas employé à la légère sur la côte Ouest. Nous utilisons la stratégie de la pleine participation afin que l'industrie du transport maritime, notre client, ainsi que les pilotes et les intervenants soient tous tenus pleinement au courant de toutes les questions allant des changements proposés pour améliorer la sécurité aux changements à nos tarifs et conventions collectives et de toute autre question opérationnelle qui pourrait surgir.

Le gouvernement surveille le fonctionnement de l'Administration au moyen du plan d'entreprise et du rapport annuel qu'elle lui présente annuellement. De plus, le Bureau du vérificateur général procède à des vérifications financières annuelles et à des vérifications spéciales tous les cinq à dix ans dans le cadre desquelles chaque facette de nos opérations est examinée. Le ministre chargé de la surveillance de notre portefeuille est l'honorable Steven Fletcher, député, ministre d'État Transports.

Transports Canada est une ressource pour nous sur le plan des opérations et nous offre entre autres une aide à la publication de notre réglementation en matière de pilotage et de tarifs et, à l'occasion, une aide relative aux opérations.

Pour ce qui est du public, nous travaillons depuis quatre ans à des programmes de sensibilisation communautaire à l'intention des municipalités et des Premières nations dans les régions dont nous sommes responsables, de la municipalité de Stewart dans le nord à la Première nation Tsawwassen dans le sud.

Les pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique sont tous capitaines de plein droit et comptent de nombreuses années d'expérience à naviguer dans les eaux locales. Nous fournissons des pilotes maritimes pour tous les navires de plus de 350 tonnes de jauge brute, d'une longueur d'environ 50 m. Ils sont une ressource pour le capitaine et l'équipe à la passerelle grâce à leur expertise locale. Ils sont responsables à l'égard du capitaine de la navigation sécuritaire du navire lorsqu'il se trouve dans une zone de pilotage obligatoire dans le Pacifique.

Les exceptions à la règle des 350 tonnes de jauge brute sont les traversiers et les navires du gouvernement, comme ceux du MDN et de la Garde côtière.

Pilotage is a country's insurance against a marine disaster. By placing a pilot on the vessel, you are ensuring that at least one member of the bridge team has an in-depth knowledge of the local dangers, is not fatigued, and is a knowledgeable resource in the event that something does occur.

Last, the pilot adds an additional level of safety on the vessel. The bridge crew is more wary as there is a stranger in their midst, and the pilot, not knowing the bridge team, is just as wary. This is a positive situation, as everyone is much more aware and tends to keep an eye on each other.

Our area of operation extends from the Washington State border in the south to the Alaskan border in the north. As a rule of thumb, if you extend each major point on our coast by two miles and join them together, you will have our area of our operation. I did attach Appendix 1 and I expect it is in the handouts, showing exactly what our area is. As I stated before, within this area all vessels over 350 gross tonnes will require a pilot and, furthermore, will have to consult with the authority and the pilots on all new projects and terminals in order to ensure navigational safety is not compromised.

We have developed guidelines and standards for many of the more difficult passages of the coast. When dealing specifically with tankers, there is always extensive consultation before any changes are made to an accepted practice. A recent example of this was the change from 12.5 metres draft, the underwater part of the vessel, for tankers in the Port Metro Vancouver, to 13.5, just a one-metre change. This one-metre change took five years of analysis and consultation with significant changes to procedures and practices in order to ensure that safety was not negatively impacted. Every new project or change undergoes significant scrutiny. No one wants an incident, and we are at pains to ensure that our present safety record is maintained.

I am very confident that the new procedures in place in Port Metro Vancouver enhance safety. To ensure the changes were not going to affect safety, we carried out fast-time simulations, full-mission bridge simulations, and then followed this up with live testing using tugs and a loaded tanker to validate the accuracy of the simulation data. As a result, we changed the way we were handling tankers with a different methodology for the use of tugs and brought in personal pilotage units.

All in all, I believe we have raised the level of safety for tankers in Vancouver significantly and see no reason why this same process to ensure safety cannot be reproduced for tanker proposals in the North or elsewhere.

Le pilotage est l'assurance d'un pays contre une catastrophe maritime. En faisant monter un pilote à bord du navire, vous vous assurez qu'au moins un membre de l'équipe à la passerelle possède une connaissance approfondie des dangers locaux, n'est pas fatigué et est une ressource bien informée au cas où il arriverait quelque chose.

Enfin, le pilote apporte un niveau de sécurité supplémentaire au navire. L'équipage à la passerelle est plus attentif s'il interagit avec un étranger, et un pilote qui ne connaît pas l'équipe à la passerelle est tout aussi attentif. Cette situation est positive, car tout le monde est aux aguets et se surveille les uns les autres.

Notre secteur d'activité s'étend de la frontière de l'État de Washington au sud jusqu'à la frontière de l'Alaska au nord. En règle générale, si vous tracez une aire de deux milles autour de chaque point important au large de cette côte et que vous les reliez, vous obtenez le secteur d'activité qui correspond à notre zone de pilotage. Vous devriez avoir reçu l'annexe 1, que j'ai jointe à la documentation et qui indique avec précision la région dans laquelle nous opérons. Comme je l'ai déjà mentionné, il faut un pilote breveté à bord de tout navire de plus de 350 tonneaux de jauge brute. Tout nouveau projet et tout nouveau terminal exigent une consultation avec les pilotes et l'Administration pour que l'on puisse s'assurer que la sécurité de la navigation n'est pas compromise.

Nous avons élaboré des lignes directrices et des normes pour nombre de passages difficiles sur la côte. Lorsqu'il est question précisément de pétroliers, il y a toujours de longues consultations avant que des changements soient apportés à des pratiques acceptées, et un récent exemple de cela est le relèvement du tirant d'eau de 12,5 m à 13,5 m pour les pétroliers dans le port du Grand Vancouver. Cette proposition est le résultat de cinq années d'analyse et de consultation, et des changements importants ont été apportés aux procédures et aux pratiques pour qu'il n'y ait pas de répercussions négatives sur la sécurité. Chaque nouveau projet ou changement est soumis à un examen minutieux. Personne ne veut d'incident et nous nous donnons beaucoup de mal pour nous assurer de maintenir notre réputation en matière de sécurité.

Je suis persuadé que les nouvelles procédures en place dans le port de Vancouver amélioreront la sécurité. Pour nous assurer que les changements ne nuiraient pas à la sécurité, nous avons effectué des simulations en accéléré et des simulations complètes à la passerelle suivies d'essais réels avec des bateaux-remorqueurs et un pétrolier chargé pour valider l'exactitude des données de simulation. Résultat, nous avons modifié la façon de piloter les pétroliers en utilisant une méthodologie différente pour l'utilisation des remorqueurs et commencé à utiliser des unités de pilotage individuelles.

Somme toute, je crois que nous avons beaucoup amélioré le niveau de sécurité pour les pétroliers à Vancouver et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas reproduire ce processus pour assurer la sécurité dans le cas des propositions concernant les pétroliers dans le nord.

We are extremely proud of our safety record and regularly exceed a 99.9 per cent success ratio. In 2012, we handled over 12,000 ships, had seven incidents, for a 99.96 per cent success ratio. In the 20 years that I have been involved in shipping on this coast, we have had only one oil pollution incident while a pilot was on board. This occurred when a freighter was pushed back alongside the dock during a squall and struck a piece of metal extending from the dock. If this had been a double-hulled tanker, there would not have been a spill.

Our level of success is not achieved by chance. The pilotage exam process on the West Coast is one of the most stringent a candidate will face, and an enormous amount of time and money is spent on training to maintain our safety levels. On average, we spend over \$500,000 per annum, and in 2010, when we were engaged in amending the tanker requirements for Vancouver Harbour, we spent over \$1.2 million in training.

In addition, all pilots, both senior and junior, have to attend a training establishment at least once every five years. This is, of course, over and above any training that is deemed necessary as a result of proposed changes or new projects.

While we are not directly involved in marine pollution response, we will act as a resource to the master in the event that a spill does occur. In addition, we participate in reviews and provide expert advice when analyses are undertaken.

In closing, the most common question I am asked is whether I feel it is safe to bring tankers into our waters. The short answer is yes, I do believe it is safe. Where tankers are concerned, there are actually four levels of safety.

The first level of safety is the vessel itself, including features such as the double hull and modern equipment, as well as international and local scrutiny.

The second level of safety is the crew of the vessel. Tankers and their crews have more to lose than most, and with the recent propensity to criminalize seafarers, there is a high degree of training on tankers.

The third level of safety is the pilot. In many cases there are two pilots for loaded tankers. For most vessels, this is where the level of safety ends.

However, when dealing with loaded tankers, especially in the narrow confines of our waters, there is a fourth level of safety, and that is in the form of a strict requirement for escort tugs, for example going through Vancouver Harbour, Second Narrows, and through Haro and Boundary Strait. I lose sleep over many things in my position, but not on whether a tanker can safely be handled on our coast.

**The Chair:** Thank you very much, captain, for those remarks. I will ask a couple of questions to start with.

Nous sommes extrêmement fiers de notre bilan en matière de sécurité, avec un taux qui surpasse souvent 99,9 p. 100. En 2012, nous avons assuré plus de 12 000 affectations et avons connu sept incidents, pour un taux de réussite de 99,96 p. 100. Je travaille dans le domaine de la navigation depuis 20 ans et, durant cette période, il y a eu un seul incident de pollution pétrolière lorsqu'un pilote était à bord. C'était dans le cas d'un cargo qui a été repoussé sur le quai par une rafale, et un morceau de métal a perforé le côté du navire. S'il s'était agi d'un pétrolier à double coque, il n'y aurait pas eu de déversement.

Ce succès n'est pas un hasard. Le processus d'examen est l'un des plus stricts qui soient pour le candidat, et nous consacrons beaucoup de temps et d'argent à la formation pour maintenir notre norme en matière de sécurité. En moyenne, l'Administration dépense plus de 500 000 \$ par année pour la formation et, en 2010, lorsque nous devions modifier les exigences relatives aux pétroliers pour le port de Vancouver, nous avons y avons consacré plus de 1,2 million de dollars.

Tous les pilotes, tant les plus expérimentés que les jeunes, doivent suivre une formation en établissement tous les cinq ans en plus de la formation jugée nécessaire par suite de changements proposés ou de nouveaux projets.

Même si nous n'avons pas à intervenir directement en cas de pollution marine, nous pouvons servir de ressource s'il y a un déversement. De plus, nous participons aux examens et donnons notre avis d'expert lorsque des analyses sont entreprises.

En terminant, je dirais que la question qu'on me pose le plus fréquemment est la suivante : est-ce qu'il est sécuritaire à mon avis d'avoir des pétroliers dans nos eaux? Pour répondre brièvement, oui, je crois que c'est sécuritaire. En ce qui concerne les pétroliers, il y a quatre niveaux de sécurité.

Le premier niveau correspond au navire proprement dit, y compris des caractéristiques comme une double coque et de l'équipement moderne, ainsi qu'un contrôle international et local.

Le deuxième niveau de sécurité est l'équipe à la passerelle. Les pétroliers et leur équipage ont plus à perdre que bien d'autres et la récente tendance à criminaliser les gens de mer s'est accompagnée d'une solide formation sur les pétroliers.

Le troisième niveau de sécurité est le pilote (dans bien des cas, il y a deux pilotes pour les pétroliers chargés). Pour la plupart des navires, là s'arrête la sécurité.

Dans le cas des pétroliers chargés toutefois, il y a un quatrième niveau de sécurité sous la forme d'exigences d'escorte par un remorqueur lorsqu'ils traversent le port de Vancouver, Second Narrows, le détroit de Haro et le passage Boundary. Bien des choses dans mes fonctions perturbent mon sommeil, mais pas la question de savoir si un pétrolier peut être piloté en toute sécurité sur nos côtes.

**Le président :** Merci beaucoup, capitaine, pour ces observations. Je vais d'abord commencer en vous posant quelques questions.

Your record is great; I see the 99.96 per cent. It is remarkable. How would you compare that to a large port in the U.S. such as New York or Los Angeles? Do they keep the same kind of records as you do to demonstrate the safety of their ports?

**Capt. Obermeyer:** They do. Most of them are in the same realm as we are. The difference that we have, though, is that our pilots are licensed for the entire coast, which is quite unique in the world in that most other areas the pilots are licensed for a single port. We have this unique situation and the incredibly high safety record, which puts us at a different level from the other areas.

**The Chair:** You have a pilot on board anything over 350 tonnes, as long as it is within a certain distance from the whole coastline of British Columbia.

**Capt. Obermeyer:** That is correct, whereas elsewhere it is usually harbour pilots, and once it leaves the harbour the pilot gets off. On our coast, two miles off any of the points of major land, if you have Appendix 1 before you, you will see all of the red on the coastline indicating where we will require a pilot. It is not just port piloting; it is everywhere.

**The Chair:** I see that. That is very good.

What was the reasoning behind going another metre in draft in Port Metro Vancouver? What brought that on?

**Capt. Obermeyer:** The vessels we were handling are Aframax tankers. They can be loaded to 15 metres. The old rule specified 12.5. When that rule was put in place, I am not sure, and I am not sure if anyone else knows where the 12.5 metres came from. I am sure it was based on information at the time. However, going through Second Narrows, which is the narrowest part, there are over 12 metres underneath the keel, even when you are loaded to 13, so there is plenty of water.

The issue is with the narrowness of the channel, which is why we did so much work on it. One metre would mean that you could take about another 10,000 tonnes of cargo on board that vessel. There are two parts to that. If you have a certain amount of cargo going through the port and you can take more cargo on the individual ship, you will end up with fewer ships needing to transit Second Narrows.

**The Chair:** In relation to the Douglas Channel, I read in your report that your group is very involved with the pilotage, with how ports are set up and what can be loaded on the ships that come out of that channel. Do I understand that correctly?

**Capt. Obermeyer:** We are. The pilots have already done simulations with Enbridge. On two separate occasions they spent a week in Copenhagen doing full-mission bridge simulations in all weather conditions, and the vessel they were using was a VLCC. From our perspective, this testing has already been done.

Votre bilan de sécurité est formidable — 99,96 p. 100. C'est un bilan exceptionnel. Comment se compare-t-il à celui des grands ports aux États-Unis, comme ceux de New York ou Los Angeles? Tiennent-ils le même genre de registre que vous pour démontrer la sécurité dans leurs ports?

**Capt Obermeyer :** Oui. Ils font pour la plupart le même travail que nous. Ce qui fait notre différence, par contre, c'est que nous avons des pilotes brevetés qui peuvent couvrir toute la côte, ce qui est pratiquement unique au monde, car dans la plupart des régions les pilotes sont titulaires d'un brevet pour un port en particulier. Nous avons cette particularité en plus d'avoir un bilan de sécurité exceptionnellement élevé, ce qui nous place donc à un niveau différent par rapport à d'autres régions du monde.

**Le président :** Vous avez un pilote à bord de tous les navires de plus de 350 tonnes s'ils se trouvent à une certaine distance du littoral de la Colombie-Britannique.

**Capt Obermeyer :** C'est exact. Ailleurs, ce sont habituellement des pilotes de ports, et le pilote descend lorsque le navire quitte le port. Sur notre côte, à deux milles au large de n'importe quel point terrestre important — si vous avez l'annexe 1 devant vous, vous verrez toutes les zones en rouge le long du littoral indiquant les endroits où nous avons besoin d'un pilote. Il ne s'agit pas simplement de pilotage dans un port, mais dans toute cette zone.

**Le président :** Je vois. Très bien.

Quelle était la raison motivant l'ajout d'un mètre de tirant d'eau dans le port de Vancouver? Pourquoi était-ce nécessaire?

**Capt Obermeyer :** Les navires que nous pilotions étaient des pétroliers Aframax. Ils peuvent prendre une charge de 15 mètres. L'ancien règlement stipulait 12,5 m. Lorsque cette consigne a été adoptée — j'ignore quand et personne ne sait pourquoi. Je pense que cette mesure repose sur des données de l'époque. Toutefois, dans le passage de Second Narrows, qui est le plus étroit, la profondeur de l'eau sous quille dépasse les 12 m, donc même si le navire est chargé à 13 m, il y a suffisamment d'eau.

Le problème, c'est l'étroitesse du chenal, et c'est la raison pour laquelle nous y avons effectué autant de travaux. Un mètre faisait en sorte que le navire pouvait prendre 10 000 tonnes de cargaison supplémentaire. Il y a deux raisons à cela. Si le port peut accueillir un certain volume et chaque navire peut prendre une charge plus lourde, un nombre moins élevé de navires devront traverser Second Narrows.

**Le président :** Pour ce qui est du chenal de Douglas, j'ai lu dans votre rapport que votre groupe participe activement au pilotage en ce qui regarde la façon dont les ports sont aménagés et les charges des navires qui sortent de ce chenal. Ai-je bien compris?

**Capt Obermeyer :** Oui. Les pilotes ont déjà effectué des simulations avec Enbridge. À deux occasions différentes, ils ont passé une semaine à Copenhague pour faire des simulations complètes sur le pont dans toutes les conditions météorologiques, et le navire qu'ils utilisaient était un très gros transporteur de brut TGTB. De notre point de vue, ces essais ont déjà été réalisés.



**Senator Mitchell:** Thank you very much, Captain Obermeyer, this is very interesting.

I would like to refer to your Appendix 1, where we have the red. In the strait between Haida Gwaii and the mainland, the Hecate Strait, there is red bordering the island and mainland. However, there is quite an area of white in the middle where you would not require a pilot, although this is an area of concern for people. Would there be any advantage to having a pilot throughout that area, throughout that strait, no matter where it is, or would it be redundant and not necessary at all? Do you see what I am saying?

**Capt. Obermeyer:** Yes, absolutely. From our perspective, we do not believe that we will actually increase safety by placing a pilot on open-area water. The pilots are, by their very nature, local experts. They know where the rocks, the currents and counter-currents are, and they know the geography and the weather patterns. In an open-water area, the vessels that are coming and going have crews that are quite capable of navigating that stretch of water.

However, I have to say that where the energy ships are concerned, we are actually looking at putting pilots in that area, and we will be doing that by helicopter, for two reasons. The first is to ensure that the energy vessels do not come close to our shore before we have a pilot on board; and the second is that in the unlikely event of some issue we have someone on board with the expertise to handle it.

**Senator Mitchell:** That is very interesting information; you are essentially considering extending the area through that channel in which ships would have a pilot and you would actually use helicopters.

**Capt. Obermeyer:** Right. I will clarify that at the moment we are only looking at the energy ships.

A large, loaded VLCC coming right into our pilot's station in Triple Island would bring it into a more dangerous area. From our perspective, if we can use a helicopter, we can get out 10 miles, which would put you in the middle of that white area that you mentioned.

**Senator Mitchell:** That is very interesting.

You mentioned that the third pillar of safety is the quality of the crews. In fact you reiterated in your answer to my first question that crews are certainly able to manage ships in this kind of an area. How do we monitor and how can we be sure of the quality of that crew? Is it because our companies just pick top shipping lines? I think there is a sense that, out there on the open seas, who knows who is in those ships.

**Le sénateur Mitchell :** Merci beaucoup, capitaine Obermeyer, tout cela est très intéressant.

J'aimerais revenir à votre annexe 1, qui indique les zones en rouge. Dans le détroit qui sépare Haida Gwaii du continent, le détroit d'Hécate, il y a une zone rouge qui borde l'île et le continent. Par contre, on peut voir une zone blanche assez grande au centre où vous n'auriez pas besoin d'un pilote, même s'il s'agit d'une zone préoccupante pour la population. N'auriez-vous pas avantage à exiger la présence d'un pilote à bord des navires qui traversent cette zone, tout ce détroit, sans exception, ou la présence d'un pilote est-elle superflue et aucunement nécessaire? Comprenez-vous ce que je veux dire?

**Capt Obermeyer :** Oui, tout à fait. De notre point de vue, nous ne croyons pas que la présence d'un pilote dans les zones d'eau libre aura pour effet d'accroître la sécurité. Les pilotes offrent une expertise locale qui leur est propre. Ils savent où se trouvent les rochers, les courants et les contre-courants, et ils connaissent la géographie et les paramètres météorologiques. Les équipages des navires qui transitent en eau libre sont parfaitement en mesure de naviguer sur cette voie maritime.

Par contre, je dois dire que pour les navires-citernes, nous envisageons actuellement la possibilité d'avoir des pilotes dans cette zone et nous le ferons au moyen d'hélicoptères, pour deux raisons : premièrement, pour nous assurer que les navires-citernes ne s'approchent pas des côtes avant qu'il y ait un pilote à bord et deuxièmement, pour que, dans l'éventualité peu probable d'un incident, il y ait une personne à bord qui possède l'expertise nécessaire.

**Le sénateur Mitchell :** Cette information est très intéressante. Vous songez essentiellement à étendre la zone de ce chenal dans laquelle les navires devront avoir un pilote et vous utiliserez des hélicoptères.

**Capt Obermeyer :** C'est exact. J'apporterai des précisions lorsque nous parlerons des navires-citernes.

Un TGTB chargé qui naviguerait jusqu'à notre station de pilotage à l'île Triple entrerait dans une zone plus dangereuse. À notre avis, si nous utilisons un hélicoptère, nous pouvons nous déplacer sur une distance maximale de 10 milles, ce qui nous amène au centre de cette zone blanche dont vous parlez.

**Le sénateur Mitchell :** Très intéressant.

Vous avez mentionné que le troisième niveau de sécurité dépend de la qualité des équipages. En fait, vous avez indiqué dans votre réponse à ma première question que les équipages sont certainement en mesure de piloter des navires dans une zone semblable. Comment pouvons-nous surveiller ces navires et comment pouvons-nous être sûrs de la qualité des équipages? Est-ce parce que nos entreprises font affaire uniquement avec les meilleures lignes de navigation? Il est permis de penser que là-bas, en haute mer, personne ne sait réellement qui se trouve à bord de ces navires.

**Capt. Obermeyer:** That is a good question because one of the reasons we put pilots on board is to ensure that we have someone on board who knows. However, we do have port wardens from Transport Canada who will do investigations. Where energy ships are concerned, there is a vetting process to weed out those companies that are less than salubrious. The record of that ship — the incidents, the accidents, especially if caused by human error — will be listed in the history of that vessel and company.

As an example, the tankers coming into Kinder Morgan in Vancouver are all vetted long before they are hired as part of the charter process. Obviously this is not my area of expertise, but I do know that this occurs. From my experience, we have had troubles with some of the bulk carriers coming in with crews. However, as yet, I can safely say that we have not encountered any major language or training issues with the tankers that have come to our coast.

**Senator Mitchell:** Who vets those ships? Is it Kinder Morgan or is it the port wardens or the Transportation Safety Board when you say they are vetted?

**Capt. Obermeyer:** Kinder Morgan vets the ships before they are hired to pick up the product, and this is similar to other terminals around the world and around the country. They are pre-vetted by the terminal and the country.

**Senator Mitchell:** We are talking about 2 million-barrel ships versus 1-million-barrel ships versus 500,000-barrel ships, which is the max that can go into Vancouver right now. Can you give us a sense of the dynamics in managing ships from 500,000 barrels to 2 million barrels? Is a 2 million-barrel ship that much more difficult to manoeuvre than a 1-million or 500,000-barrel ship?

**Capt. Obermeyer:** Right up front, I am not a pilot. I am a ship's captain and have not sailed on a VLCC. I have sailed on large bulk carriers and, yes, from my perspective there is a difference in handling because of the momentum the ships can develop. They are much larger. They could be described by some as slugs to handle.

In the simulations that the pilots did in Copenhagen, they determined that the VLCC, the very large crude carriers, can be taken from deep sea to Kitimat safely without any tugs. It can be done. However, we all agree that those vessels will have escort tugs, either one or two, all the way from deep sea to Kitimat, just to add that extra level of safety.

Where Douglas Channel is concerned compared to what we are doing in Vancouver, the area that you are working in is not as narrow as people think. At its narrowest, it is 1,400 metres wide.

**Capt Obermeyer :** C'est une bonne question. L'une des raisons pour lesquelles nous avons des pilotes à bord, c'est pour nous assurer que quelqu'un à bord connaît bien la région. Toutefois, les gardiens de ports de Transport Canada sont là pour mener des enquêtes. Quand il s'agit de navires-citernes, il y a un processus de contrôle qui vise à écarter les entreprises plus douteuses. Le bilan de ce navire — les incidents et les accidents, surtout ceux liés à l'erreur humaine — figure dans l'historique du navire et de la société.

Par exemple, les pétroliers qui entrent au terminal de Kinder Morgan à Vancouver sont tous inspectés bien avant d'être nolisés dans le cadre du processus d'affrètement. Ce n'est pas mon domaine d'expertise, mais je sais que c'est la procédure. D'après mon expérience, je sais aussi que nous avons eu des problèmes avec certains vraquiers qui entraînent avec leur équipage. Cependant, à ce jour, je peux vous dire que nous n'avons pas rencontré de problème majeur de langue ou de formation avec les équipages des pétroliers qui atteignent nos côtes.

**Le sénateur Mitchell :** Qui inspecte ces navires? Quand vous dites qu'ils sont inspectés, est-ce Kinder Morgan ou les gardiens de port ou le Bureau de la sécurité des transports qui les inspectent?

**Capt Obermeyer :** Kinder Morgan inspecte les navires avant qu'ils ne soient affrétés pour prendre une cargaison, et c'est ce qui se fait dans les terminaux ailleurs dans le monde et au Canada. Les navires sont préinspectés par le terminal et par le pays.

**Le sénateur Mitchell :** Nous parlons de navires ayant une capacité d'environ 2 millions de barils, 1 million de barils et 500 000 barils, soit le tonnage maximal à pouvoir entrer au port Vancouver à l'heure actuelle. Pouvez-vous nous donner une idée de la dynamique des manœuvres à effectuer sur des navires de 500 000 barils à 2 millions de barils? Les navires de 2 millions de barils sont-ils beaucoup plus difficiles à manoeuvrer que les navires de 1 million de barils ou de 500 000 barils?

**Capt Obermeyer :** Tout d'abord, je ne suis pas pilote. Je suis capitaine d'un navire et je n'ai jamais navigué sur un TGTB. J'ai navigué sur de gros vraquiers et, à mon avis, oui, il y a une différence de manœuvre à cause de l'impulsion générée par ces navires. Ils sont beaucoup plus gros. Dans le milieu, certains les comparent à des limaces pour ce qui est de la vitesse de manœuvre.

Dans les simulations effectuées par les pilotes à Copenhague, on a déterminé que les TGTB, les très gros transporteurs de brut, peuvent partir de la haute mer et se rendre jusqu'à Kitimat en toute sécurité sans remorqueur. Cela peut se faire. Cependant, nous sommes tous d'accord sur le fait que ces navires doivent être accompagnés d'un ou deux remorqueurs de la haute mer jusqu'à Kitimat, simplement pour ajouter ce niveau de sécurité supplémentaire.

Pour ce qui est du chenal de Douglas, si on le compare à l'espace dont nous disposons à Vancouver, la zone de manœuvre n'est pas aussi étroite qu'on l'imagine. À son point le plus étroit,

The tankers are between 55 and 60 metres wide. In Vancouver, we handle 42-metre wide vessels in a 137-metre wide channel, and 136 at its narrowest. That is the comparison.

**Senator Lang:** I would like to ask a general question. Our area of review is the level of safety and how we can minimize risk. You have referred to Canadian pilots going to Copenhagen for training to have the necessary credentials for the Douglas Channel. How does the marine safety system in Canada that you have outlined compare internationally to other jurisdictions with respect to what we are asking, specifically on the West Coast versus other places in the world?

**Capt. Obermeyer:** I have done a comparison within Canada and we have done comparisons overseas with respect to training and also with respect to the type of equipment that the pilot brings on board with him. From what I can see, we are probably at the cutting edge of what is out there.

When I referred to the personal pilotage units in my opening statement, these are laptops with an electronic chart with the courses the pilot is going to be taking already in it. They also have a rate-of-turn generator separate from the ship's that is attached to it and their own GPS unit attached to it. They can run independently if they have to, so this is a whole other set of backup for the pilots out there.

With respect to training, I would say quite frankly that we probably spend more than most on training for the pilots, at \$500,000 per year, and moving it up to over \$1 million when it needs to. With respect to training and to abilities on this coast, I think we are as good as or better than most of the other areas in the world.

**Senator Lang:** I will go to another area, which is the question to how treacherous the waters are on the West Coast compared to other areas of the world, such as the Bay of Fundy and internationally. We know that weather conditions, water conditions and tide conditions differ in various parts of the world. What difficulties do we face on the West Coast and maybe more specifically in the Douglas Channel versus other parts of the world in respect to our ability to navigate those waters safely and minimize those risks compared to other areas of the world?

I ask this question because the argument seems to be isolated that this waterway is different, more treacherous, and subsequently must be viewed from a different perspective. I want to hear from you, looking internationally, whether it is Norway, the Bay of Fundy or other parts of the world, how this compares from a safety point of view.

le chenal mesure 1 400 m de large. La largeur des pétroliers se situe entre 55 à 60 m. Dans le port de Vancouver, nous manœuvrons des navires de 42 m de large dans un chenal de 137 et 136 m à son point le plus étroit. Voilà pour la comparaison.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais poser une question d'ordre général. Notre sujet d'étude porte sur le niveau de sécurité et sur la façon de réduire les risques au minimum. Vous avez fait référence aux pilotes canadiens qui ont reçu une formation à Copenhague afin d'obtenir les attestations nécessaires pour traverser le chenal de Douglas. Comment le système de sécurité des milieux marins au Canada que vous avez décrit, en particulier le système de la côte Ouest, se compare-t-il aux systèmes en vigueur dans d'autres pays en ce qui regarde les exigences?

**Capt Obermeyer :** J'ai fait la comparaison avec d'autres systèmes au Canada et nous avons comparé d'autres systèmes à l'étranger pour ce qui est de la formation et du type d'équipement que le pilote apporte à bord du navire. D'après ce que j'ai pu constater, je dirais que nous sommes probablement à l'avant-garde de ce qui se fait ailleurs.

Lorsque j'ai parlé des unités de pilotage individuelles dans ma déclaration préliminaire, je faisais référence aux ordinateurs portatifs intégrant les cartes marines électroniques indiquant déjà au pilote la voie à suivre vers sa destination. Il y a également, intégré à cet ordinateur, un indicateur de vitesse angulaire de giration indépendant de celui du navire, ainsi qu'un système de localisation GPS indépendant. Ces dispositifs peuvent être utilisés de manière indépendante si nécessaire, fournissant ainsi au pilote une double protection.

En ce qui regarde la formation, je dirais bien honnêtement que nous dépensons probablement plus en formation offerte aux pilotes que la plupart des autres pays, avec un budget de 500 000 \$ par année, pouvant dépasser le million lorsque nécessaire. Pour ce qui est de la formation et des capacités sur la côte Ouest, je pense que nous faisons aussi bien ou mieux que la plupart des autres pays du monde.

**Le sénateur Lang :** Je vais changer de sujet avec une question qui concerne le danger des voies navigables sur la côte Ouest, par rapport à d'autres régions du monde, comme la baie de Fundy et ailleurs. Nous savons que les conditions météorologiques, les conditions hydrologiques et les marées varient dans les différentes parties du monde. Quelles difficultés rencontrons-nous sur la côte Ouest et peut-être plus précisément dans le chenal marin de Douglas comparativement à d'autres régions du monde en ce qui concerne notre capacité à naviguer dans ces eaux en toute sécurité et à réduire les risques au minimum?

Je pose cette question parce que tout le monde semble s'entendre sur le fait que cette voie navigable est différente, plus tumultueuse, et qu'elle doit conséquemment être abordée de façon différente. J'aimerais connaître votre avis. Qu'il s'agisse de la Norvège, de la baie de Fundy ou un autre coin du monde, quelles sont les différences par rapport à la côte Ouest du point de vue de la sécurité?

**Capt. Obermeyer:** First, I will deal with the East Coast compared to the West Coast. You can go to the Environment Canada website and compare wind speeds, both maximum and sustained. If you compare the West Coast lighthouses with the East Coast lighthouses, there is very little to choose between them. I will say, however, that on the Environment Canada website you will see that the most severe winds are actually on the East Coast.

From that perspective, I really do not think we can say that our weather in this area is much worse than anywhere else. We have been bringing very large coal carriers —160,000 to 180,000 dead weight — into Prince Rupert. As everyone knows, Prince Rupert can have quite severe windstorms. Thus far, there have been very few delays due to wind conditions. If it is that bad, we always have the ability to delay a ship.

With the VLCCs, we have not gone into that amount of detail as to determine whether there should be weather restrictions on certain vessels. We have not got any on the large coal carriers, and there may well be no need for the VLCCs, but it is something that will probably be looked at before the first VLCC does arrive.

I cannot compare this to Norway because, quite frankly, I have not had the ability to do that amount of work in the area. I do understand, though, that all of these things will be done by the panel chaired by Captain Gordon Houston that was recently put in place by the government. I am pretty sure all of those answers will come from the panel, where they do a comparison across the world.

**Senator Massicotte:** I wish to pursue the same line of thought. We know you have approximately 11,000 trips per year on the West Coast. How many of those are Kitimat, how many are Prince Rupert, and how many are the Port of Vancouver? Do you have those approximate numbers?

**Capt. Obermeyer:** Approximately 65 per cent of those numbers are in the south — Vancouver, Nanaimo, Victoria. That is where the majority of the work takes place. Prince Rupert is slowly increasing, because three years ago those numbers were 75 per cent in the south. Right now, by far the majority is done in the southern part of the area.

**Senator Massicotte:** Therefore, are there approximately 7,000 trips per year in the Vancouver port? Is that a good number?

**Capt. Obermeyer:** That is a good number, yes.

**Senator Massicotte:** If the proposed new pipeline were put in place, that number would go up by how many trips per year?

**Capt. Obermeyer:** Are you talking about Kinder Morgan, senator?

**Capt Obermeyer :** Je vais d'abord comparer la côte Est à la côte Ouest. Vous pouvez vous rendre sur le site web d'Environnement Canada et comparer la vitesse du vent, maximale et normale. Si vous comparez les phares de la côte Ouest à ceux de la côte Est, il y a très peu de différences entre eux. Je dirais cependant que, sur le site web d'Environnement Canada, vous constaterez en fait que les vents les plus violents sont sur la côte Est.

En ce sens, je ne pense pas vraiment que l'on peut dire que nos conditions climatiques sur la côte Ouest sont bien pires qu'ailleurs. Nous avons fait entrer de très gros charbonniers — 160 000 à 180 000 de port en lourd — à Prince Rupert. Comme vous le savez tous, Prince Rupert peut connaître de très violentes tempêtes de vent. À ce jour, très peu de retards ont été causés par les conditions de vents. Si les conditions sont trop mauvaises, nous avons toujours la possibilité de retarder un navire.

Pour ce qui est des TGTB, nous ne sommes pas allés dans tous les détails afin de déterminer s'il devrait y avoir des restrictions pour certains navires en raison de la température. Nous n'avons pas de restrictions sur les gros navires charbonniers, et sans doute que les TGTB n'en auront pas besoin non plus, mais c'est un sujet sur lequel nous devons probablement nous pencher avant que n'arrivent les premiers TGTB.

Je ne peux pas comparer la côte Ouest à la Norvège parce que, pour tout vous dire, je n'ai pas eu l'occasion de travailler beaucoup dans ce pays. Je comprends cependant que tout cela sera accompli par le comité présidé par le capitaine Gordon Houston qui a été mis en place dernièrement par le gouvernement. Je crois que toutes ces réponses viendront du comité, qui effectue des comparaisons dans le monde entier.

**Le sénateur Massicotte :** J'aimerais poursuivre dans la même ligne de pensée. Nous savons que vous effectuez environ 11 000 déplacements par année sur la côte Ouest. Quel est le nombre de déplacements effectués à Kitimat, à Prince Rupert et au port de Vancouver? Avez-vous les chiffres approximatifs?

**Capt Obermeyer :** Environ 65 p. 100 de ces déplacements sont effectués dans le sud de la province — Vancouver, Nanaimo et Victoria. Ce sont les endroits où la majorité des activités ont lieu. L'activité augmente lentement à Prince Rupert : il y a trois ans, les activités se déroulaient à 75 p. 100 dans le sud. Pour le moment, la grande majorité des activités a lieu dans le sud de la province.

**Le sénateur Massicotte :** Donc, peut-on dire qu'il y a environ 7 000 déplacements par année au port de Vancouver? Est-ce un chiffre raisonnable?

**Capt Obermeyer :** Oui, c'est un chiffre raisonnable.

**Le sénateur Massicotte :** Si le projet de nouveau pipeline voyait le jour, à combien de déplacements par année ce nombre augmenterait-il?

**Capt Obermeyer :** Parlez-vous de Kinder Morgan, sénateur?

**Senator Massicotte:** Yes.

**Capt. Obermeyer:** With Kinder Morgan, we will be moving from 5 a month to 25 a month. You are looking at quite an increase, but then I have to compare with where we were with our assignment numbers 10 years ago. We have had a steady decline in ships through the area both north and south due to vessel size increasing. We were up at 14,000 assignments 10 years ago, and we are now down to 12,000, so we do have quite a bit of capacity.

The number of pilots has not changed that dramatically. From our perspective, for the Kinder Morgan increase we are hopefully getting back to where we were.

**Senator Massicotte:** If I am correct, the increase would be approximately 240 per year if that pipeline were built. Is that accurate?

**Capt. Obermeyer:** That is what we understand, yes.

**Senator Massicotte:** From 7,000, it would go up to maybe 7,200. Meanwhile, it was as high as 9,000 not many years ago. Is that the accurate?

**Capt. Obermeyer:** That is accurate.

**Senator Massicotte:** Is it also accurate to say that in spite of that increased traffic, which is not insignificant, you do not see any increased risk to safety or security from that increase?

**Capt. Obermeyer:** That is accurate, largely due to the number of mitigations we have put in place following the five years of risk assessment, just to move it by the one metre.

**Senator Massicotte:** The St. Lawrence Seaway is a heavily populated area. Do you have any sense of what the volume is there?

**Capt. Obermeyer:** Unfortunately, I do not.

**Senator Massicotte:** Is it much greater than the 7,000 a year?

**Capt. Obermeyer:** My understanding, and I am sure I can check with my counterpart in the St. Lawrence, is that they do more assignments than we do. I believe they are up close to the 18,000 or 20,000 mark compared to us.

**Senator Massicotte:** Is their safety record largely comparable to yours?

**Capt. Obermeyer:** Yes.

**Senator Massicotte:** Despite the fact it is heavily populated and obviously has significant risk with nearly double the volume, same safety record, then volume is not an aspect in safety. It looks like we have the same norm. That seems to confirm that it seems to be very safe.

**Le sénateur Massicotte :** Oui.

**Capt Obermeyer :** Avec Kinder Morgan, nous passerons de cinq par mois à 25 par mois. C'est une augmentation considérable, mais je dois la comparer au nombre d'affectations que nous avions il y a 10 ans. Nous avons connu une baisse continue de navires dans la région, tant au nord qu'au sud en raison de l'augmentation de la taille des navires. Nous avons 14 000 affectations il y a 10 ans, et nous en comptons maintenant 12 000, donc nous avons une assez bonne capacité.

Le nombre de pilotes n'a pas diminué de façon aussi draconienne. En ce qui nous concerne, l'augmentation prévue avec Kinder Morgan nous ramènera, espérons-le, là où nous étions.

**Le sénateur Massicotte :** Si je ne me trompe pas, l'augmentation serait d'environ 240 par année si le pipeline était construit. Est-ce exact?

**Capt Obermeyer :** C'est ce que nous comprenons, oui.

**Le sénateur Massicotte :** De 7 000, ce nombre pourrait passer à 7 200 alors qu'il pouvait atteindre 9 000 il n'y a pas tellement d'années. Est-ce exact?

**Capt Obermeyer :** C'est exact.

**Le sénateur Massicotte :** Peut-on dire également que, malgré l'augmentation du trafic, qui n'est pas négligeable, vous ne voyez pas de risques accrus pour la sécurité découlant de cette augmentation?

**Capt Obermeyer :** C'est exact, en raison principalement du nombre de mesures d'atténuation que nous avons mises en place à la suite des cinq années d'évaluation des risques, uniquement pour apporter ce changement d'un mètre.

**Le sénateur Massicotte :** La Voie maritime du Saint-Laurent est une région densément peuplée. Avez-vous une idée du volume à cet endroit?

**Capt Obermeyer :** Malheureusement, non.

**Le sénateur Massicotte :** Est-ce beaucoup plus que 7 000 par année?

**Capt Obermeyer :** D'après moi — et je pourrais vérifier auprès mon homologue du Saint-Laurent — ils font plus d'affectations que nous. Je crois que c'est environ de 18 000 à 20 000 par année, comparativement à nous.

**Le sénateur Massicotte :** Leur bilan en matière de sécurité se compare-t-il au vôtre?

**Capt Obermeyer :** Oui.

**Le sénateur Massicotte :** Malgré le fait que cette région soit densément peuplée et que le volume soit pratiquement le double, ce qui entraîne évidemment des risques plus élevés, ils affichent le même bilan en matière de sécurité que nous. Cela veut dire que le volume ne fait pas une différence si importante dans la sécurité. Il semble que nos résultats sont les mêmes. Cela confirme que tout est très sécuritaire.

**Capt. Obermeyer:** That is correct. If you look back to our past history when we were doing 13,000 or 14,000, we were still in the area of 99.9 per cent.

**Senator Massicotte:** Despite the geography of Kitimat — what that territory looks like was described to us — and sensitive issues with regard to nature and the lifestyle of the Aboriginals, you are very comfortable, from what I heard in your testimony today, that the safety record can be maintained even for that area. Is my understanding correct?

**Capt. Obermeyer:** Yes, it can be.

**Senator Wallace:** As a practical matter, you are obviously very much convinced about the value of marine pilots and the safety elements they would bring to tanker transport on the West Coast. In terms of risks and incidents that could arise, you mentioned that records are kept of the performance of the vessels and all of that is screened before a vessel is able to enter a port.

However, the fact of the matter is that crews change on vessels, captains change on vessels and incidents can occur because of human error as opposed to some physical failing of a vessel. As I understand it, that is the real benefit that marine pilots bring to marine safety. You have marine pilots on board and, with their familiarity with the local conditions, they are able to provide assistance or perhaps direction to the captains and the crews.

As a practical matter, could you explain what happens if a tanker is approaching a port on the West Coast? How will the public be assured that, for example, a vessel will not enter the port without a marine pilot on board? How does that happen? Once a marine pilot is on board, how does he interact with the vessel? How does he convey the information about the local conditions to the captain so, as a practical matter, the ship is always in a safe condition? How does that work?

**Capt. Obermeyer:** That is a very good question, senator. I think a lot of people wonder how the whole process works.

When they are 96 hours out, the ship will have to make a report to vessel traffic services and fill in whether they have any deficiencies in equipment, et cetera. When they are 24 hours out, they will have to have had an order placed for a pilot through their local agent. That will be confirmed 12 hours out. Three hours out, we will contact them through our dispatch office directly on radio as it approaches the Victoria area for the pilot station. Half an hour before she arrives, our launch goes out. The pilot will be on board the launch.

The first thing the pilot does as he is going out is to look at the ship from a condition perspective. Does it look like it is well maintained? Is it rusted and weather beaten? They also check what the draft is as the vessel approaches the launch. He then

**Capt Obermeyer :** C'est exact. Si vous jetez un coup d'œil à notre bilan passé, lorsque nous en faisons 13 000 ou 14 000, nous étions tout de même près de 99,9 p. 100.

**Le sénateur Massicotte :** Malgré la géographie de Kitimat — on nous a décrit l'aspect de ce territoire — et les questions délicates concernant la nature et le style de vie des Autochtones, vous avez l'assurance, d'après ce que j'ai entendu de votre témoignage aujourd'hui, que le bilan de sécurité peut être maintenu même pour cette région. Est-ce que j'ai bien compris?

**Capt Obermeyer :** Oui, ce bilan peut être maintenu.

**Le sénateur Wallace :** Dans les faits, vous êtes manifestement convaincu de l'avantage que représentent les pilotes maritimes et de la sécurité qu'ils confèrent au transport par pétroliers sur la côte Ouest. En ce qui concerne les risques et les incidents qui pourraient survenir, vous avez indiqué que la performance d'un navire est consignée dans un registre qui fait l'objet d'un contrôle avant qu'un navire ne soit autorisé à entrer dans un port.

Cependant, le fait est que les équipages et les capitaines de navire peuvent changer et des incidents peuvent survenir et être causés par une erreur humaine au lieu d'une défaillance technique du navire. Si j'ai bien compris, c'est là le réel avantage des pilotes maritimes pour la sécurité maritime. Vous avez des pilotes maritimes à bord et, grâce à leurs connaissances des conditions locales, ils sont en mesure de porter assistance ou peut-être même de donner des instructions aux capitaines et aux équipages.

Pouvez-vous nous expliquer ce qui se passe en pratique lorsqu'un pétrolier approche d'un port sur la côte Ouest? Par exemple, comment le public est-il assuré qu'un navire n'entre pas au port sans la présence d'un pilote maritime à son bord? Comment cela se passe-t-il? Une fois que le pilote maritime est à bord, comment interagit-il avec l'équipage du navire? Comment transmet-il l'information sur les conditions locales au capitaine de façon à ce que, concrètement, la sécurité du navire soit toujours assurée? Comment cela fonctionne-t-il?

**Capt Obermeyer :** C'est une très bonne question, sénateur. Je pense que beaucoup de gens se demandent comment fonctionne l'ensemble du processus.

Un navire doit faire rapport aux services de trafic maritime et signaler toute défaillance dans les équipements et tout problème 96 heures avant son arrivée. À 24 heures de son arrivée, il devrait avoir effectué une demande auprès de son agent local pour obtenir les services d'un pilote. Cette demande sera confirmée à 12 heures de l'arrivée. À trois heures de l'arrivée, notre bureau de répartition communique avec le navire par radio lorsqu'il s'approche de la région de Victoria et de la station d'embarquement. Lorsqu'il se trouve à une demi-heure de la station, notre vedette quitte le port avec le pilote qui se trouve déjà à bord.

Lorsque le pilote se dirige vers le navire à bord de la vedette, il regarde d'abord l'aspect général du navire. Le navire est-il bien entretenu? Est-il rouillé et endommagé par les éléments naturels? Il vérifie également le tirant d'eau du navire qui s'approche de la

climbs up the pilot ladder, and if the pilot ladder is not in very good condition, all of these are keys to the pilot to be aware that things may not be as good as he thinks they are.

He then gets to the bridge, introduces himself to the captain and does what we call a bridge resource management meeting. At that meeting, he will ask for confirmation that the equipment on the ship is working and in good order, that he can get emergency full astern when he needs it.

Once all of that has been agreed to and he explains what course they will take and the passage and the transit to the master, the vessel carries on toward Vancouver. The whole time that pilot is on board he is monitoring the bridge watch-keeping officers and the master.

The Pilotage Act states that the pilot has the responsibility for the safe navigation of their vessel. He is responsible to the master, and the master can only override him if he believes the pilot is placing that vessel in danger. Overall, the pilot has complete conduct of that ship. He is giving the helm orders and he indicates where that ship needs to go or not go.

He is also in contact through the passage with vessel traffic, giving updates of ETAs, et cetera. If he feels at any time that the master is not obeying his helm and engine orders, he will call vessel traffic and state, "The master has taken conduct of the ship; I am no longer in charge and the vessel is going to anchor." We then step in and have a hearing. It is very rare that a master overrides or tries to interfere with the pilot's instructions.

From the time the vessel first appears on the horizon to the time the vessel is alongside, it is monitored in a number of ways. The first eyes out there are the pilot's.

We have had occasions where there have been issues and the pilot was unhappy and said, "I am putting this vessel to anchor at Constance Bank off Victoria. We are not coming in, not until these things are rectified."

We are not a police force, but we have a lot of authority when it comes to the safe movement of ships.

**Senator Wallace:** Thank you very much for that, captain. That was very helpful.

When we think of tanker movement on the West Coast, the *Exxon Valdez* is still on the minds of many. It was a very bad experience. You mentioned that double-hull tankers are the requirement today. How would you compare today's tanker requirements to those of the *Exxon Valdez*, as well as the role of pilots today versus what did or did not exist at the time of the *Valdez*?

vedette. Il grimpe ensuite l'échelle de pilote, et si l'échelle n'est pas en très bon état, tous ces indices permettent au pilote de se faire une idée et de penser que les choses ne vont peut-être pas aussi bien qu'il le croit.

Il se rend ensuite sur la passerelle, se présente au capitaine et fait ce que nous appelons une réunion sur la gestion des ressources à la passerelle. Durant cette réunion, il demandera qu'on lui confirme si l'équipement sur le navire fonctionne et est en bon état et s'il peut utiliser la machine arrière d'urgence au besoin.

Une fois que tous ces points auront été vérifiés et que le pilote aura expliqué au capitaine quelle direction ils prendront, quel passage et quel transit, le navire poursuit sa route vers Vancouver. Tout le temps que le pilote est à bord, il supervise les officiers de quart de la passerelle et le capitaine.

La Loi sur le pilotage stipule que le pilote est responsable de la sécurité de la navigation de leur navire. Il est responsable envers le capitaine, et le capitaine peut le remplacer seulement s'il croit que le pilote met le navire en danger. En gros, le pilote assure entièrement la conduite de ce navire. C'est lui qui donne les ordres de manœuvre de la barre et qui indique dans quelle direction le navire doit ou ne doit pas aller.

Il reste également en contact avec le centre de contrôle du trafic maritime pendant le passage et fait le point sur les ETA, et cetera. S'il a le sentiment à tout moment que le capitaine n'obéit pas aux ordres de manœuvre de la barre et de la machine, il communiquera avec le centre de contrôle et dira : « Le capitaine a repris la conduite du navire. Je ne suis plus responsable du navire et le navire va mouiller l'ancre. » Dans une telle situation, nous intervenons et nous tenons une audience. Il est très rare qu'un capitaine passe outre les ordres du pilote ou essaie de s'immiscer dans ses instructions.

Dès la première apparition du navire à l'horizon jusqu'à son accostage, il est surveillé de plusieurs façons. Le premier à voir ce qui se passe à bord du navire, c'est le pilote.

Il y a eu des situations où des problèmes sont survenus et où le pilote, n'étant pas satisfait, a dit : « Je vais mouiller l'ancre à Constance Bank au large de Victoria. Nous ne rentrons pas au port, pas avant que les problèmes ne soient réglés. »

Nous ne sommes pas une force policière, mais nous avons une grande autorité lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité des navires dans leurs déplacements.

**Le sénateur Wallace :** Merci beaucoup pour ces explications, capitaine. Elles ont été très utiles.

Lorsque nous pensons aux déplacements des pétroliers sur la côte Ouest, nous sommes nombreux à nous souvenir encore du *Exxon Valdez*. Cet accident a été une très mauvaise expérience. Vous avez mentionné que les pétroliers à double coque sont maintenant obligatoires. Comment comparez-vous les exigences actuelles relatives aux pétroliers à celles du *Exxon Valdez*, et le rôle des pilotes aujourd'hui par rapport à ce qui existait ou n'existait pas à l'époque du *Valdez*?

**Capt. Obermeyer:** That is another good question and one I am asked a lot, because the *Exxon Valdez* is always held up as the disaster that it was.

Let us look at the *Valdez*. It was a single-hull tanker. It had no pilot on the bridge, no escort tugs and it had defective equipment on board. We know all of those things.

With respect to what we have now on our coast, we will not talk about Enbridge; we will talk about Kinder Morgan because we are living this and have been for 50 years down south. Right now we have well-equipped, double-hull tankers. We have pilots, and often two pilots, coming through Second Narrows in the port. On a loaded tanker you have two pilots. Going through Haro Strait and Boundary Pass, for the large crude carriers you have two pilots.

You also have escort tugs, both through the harbour and through Haro Strait and Boundary Pass. Add to that the pilot's personal unit, the laptop, with all his ancillary equipment, and you are not comparing apples to apples when you look at what the *Exxon Valdez* had and what we have now.

**Senator Patterson:** Your annual report notes way over 99 per cent of the assignments in the five-year period between 2007 and 2011 have been incident-free, with a total of 24 incidents reported during that time. There were a decreasing number of incidents as well generally in that time. I do not want to make too much of it, but I know there are classes of incidents and all of the incidents were in the third class, class C, with a lower risk to navigation. Could you describe the nature of those incidents generally?

**Capt. Obermeyer:** I am assuming you are looking at our last year's annual report. The majority of incidents that occur are class C. I do not believe we have had a class A on this coast since I have been in this position.

A class C incident is what we term a "fender-bender," where you are coming alongside and at the last minute something does not go as planned. You have a heavier than normal landing and you either scrape some paint or you damage a fender.

Does that answer your question, senator?

**Senator Patterson:** Yes, thank you.

We are looking at the potential of increased marine traffic. Has your organization, the pilotage authority, made preparations to respond to this? Will you be able to respond to increased traffic with the necessary resources?

**Capt Obermeyer :** C'est une autre bonne question qu'on me pose souvent, parce que le *Exxon Valdez* est toujours cité comme le désastre qu'il a été.

Parlons du *Valdez*. Il s'agissait d'un pétrolier à coque simple. Il n'avait pas de pilote sur la passerelle, pas de remorqueur et il y avait de l'équipement défectueux à bord. Nous sommes tous au courant de ces détails.

Pour ce qui est de ce que nous avons aujourd'hui sur la côte Ouest, je précise que nous ne parlerons pas d'Enbridge. Nous parlerons de Kinder Morgan, parce que c'est la situation que nous vivons depuis 50 ans dans la région sud. Aujourd'hui, nous avons des pétroliers à double coque très bien équipés. Nous avons des pilotes, souvent deux pilotes, sur les navires qui entrent au port en traversant Second Narrows. Les pétroliers chargés ont deux pilotes à bord, tout comme les très grands transporteurs de brut qui traversent le détroit de Haro et le passage Boundary.

Nous avons aussi des remorqueurs pour les déplacements dans le port et pour traverser le détroit de Haro et le passage Boundary. Ajoutons à cela les unités individuelles des pilotes, les ordinateurs portatifs, avec tout leur équipement auxiliaire. Nous ne comparons pas des pommes à des pommes quand nous comparons l'équipement dont disposait le *Exxon Valdez* à celui dont nous disposons aujourd'hui.

**Le sénateur Patterson :** Vos rapports annuels indiquent que plus de 99 p. 100 des affectations entre 2007 et 2011 n'ont pas connu d'incident, pour un total de 24 incidents signalés durant cette période. De façon générale, on remarque également une diminution continue d'incidents durant cette période. Sans vouloir trop m'attarder à la chose, je sais qu'il y a des catégories d'incidents et que tous les incidents étaient classés dans la troisième catégorie, la catégorie C, et présentaient un risque limité pour la navigation. Pourriez-vous décrire en gros la nature de ces incidents?

**Capt Obermeyer :** Je suppose que vous parlez de notre rapport annuel de l'année dernière. La majorité des incidents à survenir sont dans la catégorie C. Je ne crois pas que nous ayons connu un incident de catégorie A sur la côte Ouest depuis que je suis en poste.

Un incident de catégorie C est ce qu'on appelle un « accrochage », comme lorsque le navire se prépare à accoster et qu'à la dernière minute quelque chose d'imprévu arrive ou lorsque l'accostage est plus lourd qu'à l'habitude et vous égratignez la peinture ou vous endommagez une défense.

Est-ce que cela répond à votre question, sénateur?

**Le sénateur Patterson :** Oui, merci.

Nous étudions la possibilité d'une augmentation du trafic maritime. Est-ce que votre organisation, l'Administration de pilotage, s'est préparée à répondre à cette augmentation? Serez-vous en mesure de répondre à l'augmentation du trafic en disposant des ressources nécessaires?



**Capt. Obermeyer:** This is where I lose the sleep. The problem that we have right now is that there are so many proposed projects on paper: eight LNGs, one crude oil in the north and the expansion of crude oil in the south. If everything happens, we actually need eight more pilots, and we need eight more senior pilots. We need a seven-year pilot to handle the VLCCs that we have, so we need to be hiring right now. The problem we have is that none of us knows whether one or any of the proposed projects are going to happen. That is what we are struggling with right now. Do we ramp up and then nothing happens, or do we wait and then try to ramp up?

The truth is that we do have enough slack that we can get by very easily if one or two of the projects started. With respect to the Kinder Morgan, which is the most likely to occur, we do not need to ramp up at all. It is only in the north where, if all of the LNG and all of the crude oil comes to fruition, we need eight more pilots. It is not a lot, but it needs seven years of training.

**Senator Patterson:** Can talk about the sources of revenue for your operations? Does part of your revenue come from the actual volume of traffic, or is your revenue derived independent of traffic and fees?

**Capt. Obermeyer:** Revenues are derived from a few areas. The first is for the pilot services that we provide. It is based on vessel size and the number of hours that the pilot spends on board the vessel. We also get paid for the use of our launchers in putting the pilots on the vessel or taking them off. We own all of the launchers and all of the crews are our employees. The pilots, on the other hand, are contract for the most part, and they derive their income from actual work. Obviously, if there are more jobs, they will have a bigger income. If there are fewer jobs, they get less income.

**Senator Ringuette:** I have two different lines of questioning. First, you describe in your statement that you do community outreach in speaking with municipalities and First Nations. Do you also meet with the provincial government and, if so, how often?

**Capt. Obermeyer:** We do not meet with the provincial government on a regular basis. We have had meetings with the transportation sector from time to time, but we are more focused on the federal jurisdiction portion of the coast, so our outreach is really to explain to people who we are and what we do, and, second, to find people to become pilots. It is always a two-fold community outreach.

**Capt Obermeyer :** Voilà ce qui perturbe mon sommeil. Le problème que nous avons à l'heure actuelle, c'est qu'il y a tellement de projets sur papier : huit terminaux de GNL, un de pétrole brut dans la région nord et l'agrandissement du terminal de pétrole brut dans le sud. Si tous ces projets voient le jour, nous devons avoir huit pilotes supplémentaires ainsi que huit pilotes expérimentés. Pour manœuvrer les TGTB en question, il nous faut un pilote comptant sept années d'expérience. Nous devons donc embaucher du personnel maintenant. Le problème que nous avons, c'est que personne ne sait combien de projets, ne serait-ce qu'un, verront le jour. Ce sont les difficultés qui se posent à nous en ce moment. Soit nous nous préparons et rien ne se passe, soit nous attendons qu'il se passe quelque chose et nous essayons d'être prêts.

À vrai dire, nous avons une marge suffisante qui nous permettrait de nous tirer d'affaire assez facilement si un ou deux projets étaient lancés. En ce qui concerne Kinder Morgan, qui est le projet le plus susceptible d'aboutir, nous n'avons aucun besoin additionnel. C'est uniquement dans le nord, si tous les projets de GNL et de pétrole brut aboutissent, que nous aurons besoin de huit pilotes supplémentaires. Ce n'est pas beaucoup, mais cela exige sept années de formation.

**Le sénateur Patterson :** Pouvez-vous nous parler des sources de revenus de vos opérations? Est-ce qu'une partie de vos recettes proviennent du volume actuel de trafic ou vos recettes sont-elles indépendantes du trafic et des droits?

**Capt Obermeyer :** Les recettes proviennent de quelques sources, la première étant les services de pilotage que nous offrons. Le montant dépend de la taille du navire et du nombre d'heures passées par le pilote à son bord. Nous sommes également payés pour l'utilisation de nos vedettes qui amènent les pilotes aux navires ou qui les ramènent. Toutes les vedettes nous appartiennent et tous les membres des équipages sont nos employés. Les pilotes, de leur côté, sont sous contrat pour la plupart et ils tirent leur revenu du travail qu'ils effectuent. Évidemment, s'ils ont plus de travail, ils auront un revenu plus élevé. S'il y a moins de travail, ils ont un revenu moins élevé.

**La sénatrice Ringuette :** Mes questions portent sur deux domaines. D'abord, vous avez mentionné dans votre déclaration que vous menez des activités de sensibilisation dans les collectivités auprès des municipalités et des Premières nations. Avez-vous également des discussions avec le gouvernement provincial et, si oui, à quelle fréquence?

**Capt Obermeyer :** Nous n'entretenons pas de discussions régulières avec le gouvernement provincial. Nous avons tenu des réunions avec le secteur des transports à l'occasion, mais nous concentrons davantage nos efforts sur la partie de la côte qui relève du gouvernement fédéral, donc notre action éducative vise dans un premier temps à expliquer aux gens qui nous sommes et ce que nous faisons et, dans un deuxième temps, à trouver des personnes intéressées à devenir pilotes. Nous visons toujours cet objectif double dans les collectivités.

**Senator Ringuette:** I can understand. I have a good long-time friend who used to be a pilot on the St. Lawrence Seaway, which brings me to my next question.

You have a national pilot association that we know used to be very active on Parliament Hill. You talked about training in Copenhagen and the very sophisticated equipment that you carry along with you to do your tasks. Are you aware whether all the other pilotage authorities have undergone the same kind of training you have? Has it become a national standard, or is it only your particular authority that has undertaken that training and the sophistication of equipment?

**Capt. Obermeyer:** That is a good question, senator. All of the authorities are engaged in training. Not all authorities use the PPU because not all of the authorities have the same types of passages we do. The St. Lawrence pilots do have the PPU and do similar training to us. The Great Lakes Pilotage Authority with the narrow areas for the locks also uses PPU. The Atlantic pilotage is looking at it but has not gone that route yet. It is a much different area because they have port piloting compared to river piloting or coastal piloting like we do.

There are differences, but all of us are engaged in training and we are all compliant with IMO Resolution A.960, which indicates that at least once every five years you should be doing training with the pilots.

**The Chair:** I appreciate your testimony, captain. You said we have been moving crude oil out of the Port of Vancouver for 50 years. I am aware of that. Have there been any incidents?

**Capt. Obermeyer:** There have been none that I am aware of and absolutely none in the time that I have been on this coast, which is 21 years. I am told there have been none prior to that. I had a look through the archives and the records and could find no mention of an incident with an oil tanker. With my 21 years on this coast, I can categorically state that there has not been one.

**The Chair:** What is the busiest port in the world that would handle VLCCs? Is there a port you know of where we could perhaps talk to someone for testimony similar to yours?

**Capt. Obermeyer:** Quite a few ports come to mind. I am not sure if I am right, Mr. Chair, but I think Rotterdam would be one.

**The Chair:** Our staff could talk to you later on and maybe find that out. I think that would be important for us to look at.

**La sénatrice Ringuette :** Je comprends. J'ai un bon ami de longue date qui a déjà été pilote sur la Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui m'amène à ma prochaine question.

Vous avez une association nationale de pilotes qui a déjà été très active sur la Colline parlementaire. Vous avez parlé de formation à Copenhague et de l'équipement très sophistiqué que vous apportez pour exécuter votre travail. Savez-vous si toutes les autres administrations de pilotage ont entrepris le même type de formation que vous? Est-ce devenu une norme nationale ou est-ce seulement votre administration qui offre ce genre de formation et qui dispose d'un équipement aussi perfectionné?

**Capt Obermeyer :** C'est une bonne question, madame la sénatrice. Toutes les administrations contribuent à la formation. Toutes les administrations n'utilisent pas les UPP, parce que toutes les administrations n'ont pas à franchir les mêmes passages que nous. Les pilotes du Saint-Laurent utilisent les UPP et suivent les mêmes formations que nous. L'Administration de pilotage des Grands Lacs, compte tenu des passages étroits des écluses, utilise également les UPP. L'Administration de pilotage de l'Atlantique étudie la question, mais n'a pas encore emprunté cette voie. C'est une situation bien différente, car ils font du pilotage de port et non du pilotage de fleuve ou du pilotage côtier comme nous.

Il y a des différences, mais nous participons tous à la formation et nous respectons toutes les normes de la résolution A.960 de l'OMI, qui prévoit qu'au moins une fois tous les cinq ans les pilotes doivent participer à des activités de formation.

**Le président :** Je vous remercie de votre témoignage, capitaine. Vous avez dit que le port de Vancouver assure le transport du pétrole brut depuis 50 ans, ce que je savais déjà. Y a-t-il déjà eu des incidents?

**Capt Obermeyer :** Il n'y a pas eu d'incidents qui ont été portés à ma connaissance et aucun incident n'est survenu depuis que je suis sur la côte Ouest, soit depuis 21 ans. On me dit qu'aucun incident n'est survenu avant mon arrivée. J'ai jeté un coup d'œil aux archives et aux registres et je n'ai trouvé aucune mention d'un incident impliquant un pétrolier. Je travaille depuis 21 ans sur cette côte et je peux affirmer de façon catégorique qu'il n'y en a jamais eu.

**Le président :** Quel est le port le plus achalandé au monde capable d'accueillir les TGTB? Connaissez-vous un port auquel nous pourrions nous adresser afin de recueillir un témoignage comme le vôtre?

**Capt Obermeyer :** De nombreux ports me viennent à l'esprit. Je ne suis pas sûr, monsieur le président, mais je pense que le port de Rotterdam serait en mesure de témoigner.

**Le président :** Notre personnel pourrait communiquer avec vous plus tard et essayer de le confirmer. Je pense qu'il serait important pour nous d'avoir d'autres témoignages.

I assume that tankers going from Valdez, Alaska, to Cherry Point on the lower part of Vancouver Island would be piloted by American pilots. Do you know how many tankers go through there on a regular basis and whether there been any incidents?

**Capt. Obermeyer:** I do not have the number, and I am not aware of any incidents occurring. I did ask the Puget Sound pilots recently to give me the number, but I have not heard as yet.

**The Chair:** Could we bother you for that information, please? I think that would help us a bit.

Is the Puget Sound similar in size to the Douglas Channel?

**Capt. Obermeyer:** In some areas it is but in some it is narrower. The narrowest point of the Douglas Channel is 1,400 metres, approximately, and I believe some of the areas that the Puget Sound pilot takes the tankers are less than that. I will get that information to your staff.

**The Chair:** Thank you very much for your testimony. The questions were very good and the answers were very good. I appreciate that you got up early this morning to help us out on what we think is a very important study, which we would like to get out by the end of June.

Thank you and have a good day.

**Capt. Obermeyer:** Thank you, Mr. Chair and honourable senators.

(The committee adjourned.)

Je présume que les pétroliers naviguant de Valdez, en Alaska, à Cherry Point dans le sud de l'île de Vancouver, seraient pilotés par des pilotes américains. Savez-vous combien de pétroliers empruntent cette voie de façon régulière et si des incidents sont déjà survenus?

**Capt Obermeyer :** Je ne connais pas les chiffres et je ne sais pas s'il y a déjà eu des incidents. J'ai demandé dernièrement aux pilotes de Puget Sound de me donner les chiffres, mais je n'ai toujours pas eu la réponse.

**Le président :** Allez-vous pouvoir nous fournir cette information? Cela pourrait certainement nous être utile.

Le chenal de Puget Sound est-il aussi large que le chenal de Douglas?

**Capt Obermeyer :** À certains endroits, c'est la même largeur, mais à d'autres endroits le chenal est plus étroit. Le point le plus étroit du chenal de Douglas Channel mesure environ 1 400 mètres, et je crois que certains endroits empruntés par les pilotes de Puget Sound à bord des pétroliers sont moins larges. Je fournirai cette information à votre personnel.

**Le président :** Je vous remercie beaucoup de votre témoignage. Nous avons posé des questions pertinentes et avons reçu de très bonnes réponses. Merci de vous être levé tôt ce matin pour nous aider dans la poursuite de cette étude très importante que nous aimerions terminer avant la fin juin.

Merci et bonne journée.

**Capt Obermeyer :** Merci, monsieur le président, et merci aux honorables sénateurs.

(La séance est levée.)

WITNESS

**Thursday, March 21, 2013**

*Pacific Pilotage Authority Canada:*

Captain Kevin Obermeyer, President and Chief Executive Officer  
(by video conference).

TÉMOIN

**Le jeudi 21 mars 2013**

*Administration de pilotage du Pacifique Canada :*

Capitaine Kevin Obermeyer, président et chef de la direction  
(par vidéoconférence).