

[Text]

Existing air, marine and rail modal regulations will be overtaken by the transportation of dangerous goods regulations to the extent of the latter regulations supersede the former. Subjects which are not addressed by the new regulations will continue to be covered by the existing regulations. As further regulations are developed, more of the existing regulations will be overtaken until all dangerous goods transportation regulations are encompassed in a single set of uniform regulations. Compliance activities for modal operations will continue using existing modal inspectors.

There will be the Office of Inspector General, and he will act in the role of ombudsman for policy matters related to the transportation of dangerous goods. As a part of this role, the Inspector General will be the Chairman of the General Policy and Advisory Council, which I established by Order in Council in January of this year. That council represents all respective interests and I think will work very well. The terms of reference are basically to advise the Minister of Transport on various matters concerning the transportation of dangerous goods. I think that that will be the most effective policy-making body, because, as I said earlier, we want to work with the industry as much as we possibly can in implementing the thrust of the act.

Mr. Chairman, I will leave it at that and answer any questions the members of the committee may wish to pose.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Are there any questions?

Senator Macdonald: Mr. Minister, in your proposal you suggest investigating methods of enforcing the regulations by means of local enforcement. Would that not mean there would be a great difference, or could be a great difference, in the enforcement of the regulations as between cities and towns in Canada?

Hon. Mr. Mazankowski: The point would have to be made at the outset that we want compliance and enforcement in a manner consistent across the board. At the present time, there are municipal police forces enforcing respective acts pertaining to the Criminal Code of Canada. They also enforce the respective provincial highway traffic acts, and so forth. The enforcement of those various acts has provided for a fairly good degree of consistency across the country. Clearly, that would be one of the major components of this kind of contracting out.

We have not decided whether to use municipal police forces, or fire and police emergency services, or the local fire marshalls. We think that there is some merit in using people who have an ongoing interest in the transportation of dangerous goods, and, because of the familiarity that they do have, we feel that we should explore the possibility of using them for enforcement.

We have not made a firm decision, but looking at it from a cost-effective point of view, and bearing all other things in mind, they clearly represent a possibility that we believe should be developed further.

[Traduction]

Le règlement actuel sur le transport modal aérien, maritime et ferroviaire est remplacé par le règlement sur le transport des marchandises dangereuses dans la mesure où celui-ci s'applique. Les questions dont il n'est pas traité dans le nouveau règlement continueront d'être visées par le règlement existant. Au fur et à mesure que le règlement sera étoffé, de plus en plus de règlements seront remplacés, jusqu'à ce qu'un règlement sur le transport des marchandises dangereuses soit consolidé. Pour ce qui est du transport modal, les inspecteurs actuels continueront d'assurer l'application des règlements.

Nous créerons le Bureau de l'inspecteur général, celui-ci agira comme ombudsman pour les questions de principes ayant trait au transport des marchandises dangereuses. L'inspecteur général sera notamment président du Conseil consultatif de la politique générale que j'ai créé par décret en janvier de cette année. Ce conseil représentera tous les intérêts et remplira, selon moi, très bien son rôle. Son mandat consiste essentiellement à conseiller le ministre des Transports sur diverses questions ayant trait au transport des marchandises dangereuses. Je crois qu'il s'agira là de l'organisme décisionnaire le plus efficace étant donné que, comme je l'ai dit plus tôt, nous voulons travailler le plus possible avec l'industrie pour faire respecter la loi.

Monsieur le président, voilà qui clôt mon exposé. Je suis prêt à répondre à toutes les questions que les membres du Comité voudront bien me poser.

Le président: Merci, Monsieur le Ministre. Y a-t-il des questions?

Le sénateur Macdonald: Monsieur le Ministre, vous proposez de trouver des moyens de confier l'application du règlement aux services de police locaux. Cela ne voudrait-il pas dire que le règlement pourrait être appliqué très différemment d'une ville à l'autre dans les diverses régions du pays?

L'honorable M. Mazankowski: Il faudrait préciser au départ que nous voulons que le règlement soit appliqué uniformément dans toutes les régions du pays. À l'heure actuelle, les forces de police locales font appliquer des lois relevant du Code criminel du Canada. Elles assurent également le respect des lois provinciales sur la circulation routière etc. Ces diverses lois ont été appliquées avec une certaine constance à travers tout le pays. De toute évidence, nous nous adresserions surtout à ce genre de services.

Nous ne savons pas encore si nous recourons aux services de police locaux, aux services d'urgence et de lutte contre les incendies ou au prévôt des incendies local. Cette solution comporte selon nous des avantages étant donné l'intérêt constant de ces services à l'égard du transport des marchandises dangereuses et leur compétence en la matière. Nous croyons que nous devrions envisager de leur confier l'application du règlement.

Nous n'avons pas pris de décision ferme, mais si l'on étudie la question du point de vue du coût et que l'on tienne compte de tous les autres éléments, cette option mérite qu'on l'étudie plus à fond.