

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, April 2, 1985

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.15 a.m., to examine the subject matter of the document entitled "The Transportation of Dangerous Goods Regulations" made by Order in Council P. C. 1985-147, dated January 17, 1985.

Senator Léopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: This morning we have from Transport Canada Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements and Mr. André Gagnon, lawyer. I suggest, to simplify our study of these regulations, that we go through them section by section. I do not think we have to spend much time on Part I, the short title and interpretation, unless Mr. Gagnon would like to add something or make some comment?

Mr. André Gagnon, Lawyer, Department of Transport: No.

Senator MacDonald: Before we begin, several references were made at our last meeting to the Mississauga accident. I am trying to remember the incidents involved there. There was some reference to hot boxes that had gone undetected for some 30 miles. Are hot boxes still in use or have they been replaced? Also, what is the state of the controversy surrounding cabooses from the point of view of safety? I know the union's position.

Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements, Department of Transport: Of course, these items relate to safety factors but they are not addressed by these particular regulations. Situations relating to bearings and hot boxes are operational factors covered by the Canadian Transport Commission operational regulations, as is the caboose situation.

Senator Macdonald: Is there a definition for "dangerous goods" in here anywhere?

Mr. Monteith: This brings to light the one thing that should be said about Part I. He will find definitions both in Part I and in the act. Dangerous goods, safety marks, handling, means of transport are all defined in the act. Definitions are also found at various places throughout the regulations. The definitions found in Part I are used throughout the regulations. Definitions found at the beginning of a part or section are used only in that part or section.

The Chairman: Let us go on to Part II, "Application."

Mr. Monteith: Part II is broken up by headings. The general part, Section 2.2, deems that handling, offering for transport and transportation are under the sole direction and control of the minister. There are certain exemptions. For example, DND is exempt. Other exemptions are included in Sections 2.3 to 2.6. Section 2.3, for example, contains a long list of products to which regulations do not apply. These regulations do not apply for various reasons. There may be a regional problem or the concentrations are so low that it is not a particular problem. Items under 2.3 could be gasses used for test purposes, which are exempt provided they are not radioactive, corrosive

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 2 avril 1985

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 15 pour étudier le document intitulé *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pris par le décret C.P. 1985-147, du 17 janvier 1985.

Le sénateur Léopold Langlois président occupe le fauteuil.

Le président: Nous accueillons aujourd'hui, du ministère des transports, M. John Monteith, Directeur, Exigences des règlements, et M. André Gagnon, avocat. Pour simplifier notre tâche, je propose que l'on étudie le Règlement article par article. Il n'est pas nécessaire de consacrer beaucoup de temps à la Partie I, ni au titre abrégé, ni aux définitions, à moins que monsieur Gagnon n'ait quelque chose à ajouter?

M. André Gagnon, avocat, ministère des Transports: Non.

Le sénateur Macdonald: Avant de commencer, nous avons fait allusion à plusieurs reprises, au cours de la dernière réunion, à l'accident de Mississauga. J'essaie de me souvenir des faits. On a parlé des boîtes chaudes qui sont passées inaperçues sur une distance de 30 milles. Utilise-t-on toujours ces boîtes ou les a-t-on remplacées? Et, qu'en est-il de la controverse entourant la sécurité des fourgons? Je connais la position du syndicat à cet égard.

M. John Monteith, Exigences des règlements, Ministère des transports: Évidemment, il est ici question des facteurs de sécurité mais on n'en traite pas dans ce règlement. Les incidents concernant les paliers et les boîtes chaudes qui sont des questions d'ordre opérationnel, tombent sous le coup des règlements opérationnels de la Commission canadienne des transports, comme c'est le cas pour les fourgons.

Le sénateur Macdonald: Est-ce qu'on définit quelque part l'expression «marchandises dangereuses».

M. Monteith: A propos, voici ce qu'il faut dire de la Partie I, on trouve des définitions à la Partie I et dans la loi même. Les marchandises dangereuses, les indications de danger, la manutention, les moyens de transport sont tous définis dans la loi. On trouve également les définitions dans le règlement. Les définitions qui figurent à la Partie I sont utilisées dans le règlement. Les définitions qui figurent au début d'une partie ou d'un article ne sont utilisées que dans cette partie ou article.

Le président: Passons à la Partie II intitulée *Application*.

M. Monteith: La Partie II est divisée en rubriques. La partie générale, l'article 2.2, dispose que la manutention, la demande de transport et le transport de marchandises dangereuses sont placés sous la seule responsabilité du ministre. Il y a toutefois certaines exemptions. Le MDN, par exemple, est exempté de l'application du règlement. Les autres exemptions figurent aux articles 2.3 à 2.6. L'article 2.3, par exemple, contient une longue liste de produits auxquels les règlements ne s'appliquent pas, et ce pour plusieurs raisons. Il peut y avoir un problème régional ou il se peut que les concentrations soient trop faibles pour présenter un problème particulier. Les marchandises exemptées par l'article 2.3 pourraient inclure les gaz utilisés à