

[Text]

who have to apply the standards in the field, namely, the people who are being regulated, tend to be technical rather than legal.

Senator Graham: That is how they make their money.

Mr. Monteith: I have a preference for using consensus standards such as the CTSB or the CSA. However, these are timely processes to go through. To get a consensus on formal standard approval, you are probably looking at something in the order of five years to six years.

I feel a minister should have the power to make these standards and that they should be referenced in the act. After a very brief review of the regulations, these are some of the concerns I have with the act.

The Chairman: Do you have in mind negotiating with the provinces to establish training similar to that created by the DOT some two years ago in connection with the transportation by sea of dangerous goods such as gasoline? In those instances, ship masters have to take a special course at training centres to have their certificate of proficiency as masters so endorsed. Do you have in mind negotiating such a system with the provinces?

Mr. Monteith: No, Mr. Chairman.

The Chairman: I assume that would be an expensive proposition.

Mr. Monteith: Yes, it would be. As the regulations currently stand, the responsibility for training is directly on the employer.

We have provided assistance to many associations and organizations in terms of the development of seminars. A good example of that is the Canadian Trucking Association, which recently held a one-week seminar in Ottawa. Essentially, this would involve the training of trainers. The Transportation of Dangerous Goods Directorate participated to a great extent in providing the expertise and the various documents that are available. We are doing the same thing for the Canadian Industrial Traffic League. Many organizations are using our expertise in this way to assist in training.

Senator Thériault: Before I pose my two questions, I have a comment to make, which I would rather have made while the minister was present because I am referring to a principle I hold dearly.

You mentioned that you would like to see more discretion in the powers of the minister. I want to go on record as stating that, as far as I am concerned, as a former provincial minister I am not surprised to hear assistants to ministers recommending that, but, as a matter of principle, I oppose more discretion in the powers of the minister. Over the years, there has been a drift towards more and more discretion in ministerial power and, therefore, an erosion of the powers of the legislatures of the country.

Can you tell me if, because of these regulations, which I support, we can foresee an increase in insurance costs, which may hurt the smaller transportation companies? I assume that,

[Traduction]

visés par le Règlement, ont un esprit plus technique que juridique.

Le sénateur Graham: C'est de cela qu'ils vivent.

M. Monteith: Je préfère les normes adoptées par consensus comme celles de l'ONGC ou de l'ACNOR. Cependant, ces processus aussi sont longs. Il faut généralement de l'ordre de cinq à six ans pour aboutir à un consensus sur une norme.

J'estime que le ministre devrait avoir le pouvoir d'établir ces normes et que cela devrait figurer dans la Loi. Voilà pour les lacunes de la Loi que j'ai remarquées après une brève étude du Règlement.

Le président: Envisagez-vous de négocier avec les provinces l'établissement d'un programme de formation analogue à celui créé par le ministère des Transports il y a à peu près deux ans en ce qui concerne le transport par mer des marchandises dangereuses, comme l'essence? Les capitaines de navire doivent suivre un cours spécial dans un centre de formation pour obtenir un certificat d'accréditation pour ce genre de transport. Avez-vous l'intention de négocier l'établissement d'un programme de ce genre avec les provinces?

M. Monteith: Non, monsieur le président.

Le président: Je présume que ce serait coûteux.

M. Monteith: Oui, vous avez raison. Selon le règlement actuel, la responsabilité de la formation incombe directement à l'employeur.

Nous avons aidé de nombreux organismes et associations en organisant des colloques à leur intention. Par exemple, l'Association canadienne du camionnage a récemment participé à un colloque d'une semaine, tenu à Ottawa. En substance, il faudrait assurer la formation d'instructeurs. La Direction générale du transport des marchandises dangereuses a apporté une contribution majeure, en fournissant les compétences nécessaires et divers documents dont nous disposons. Nous agissons de même pour la Ligue canadienne du trafic industriel. Beaucoup d'organismes ont recours à nos compétences dans ce domaine pour aider à la formation.

Le sénateur Thériault: Avant de poser mes deux questions, j'ai une observation à formuler, et j'aurais préféré que ce fut pendant que le ministre était présent, car je fais allusion à un principe qui me tient beaucoup à coeur.

Vous avez mentionné que vous voudriez que les pouvoirs du ministre soient plus discrétionnaires. Je désire que l'on sache que, à titre d'ancien ministre provincial, je ne suis pas étonné d'entendre des adjoints de ministres recommander qu'il en soit ainsi, mais je m'oppose par principe à ce que les pouvoirs du ministre soient plus discrétionnaires. Au fil des ans, la tendance a voulu que les pouvoirs des ministres le soient de plus en plus, ce qui a entraîné un effritement des pouvoirs des assemblées législatives du pays.

En raison de ce règlement, auquel je souscris, prévoyez-vous une augmentation des frais d'assurance qui risque de nuire aux petites sociétés de transport? Je présume que, pour le transport