

[Text]

would be required statistically, would initiate all of the emergency procedures that would, hopefully, stop water from being polluted and put the right plan in action at the correct time. The 30-day reporting would be a method of gathering information on precisely where there may be shortcomings in either the containment or perhaps the type of vehicle being used.

Part X relates to protective directions where the minister may provide protective directions for those areas not addressed in those regulations. This is an area where I had indicated there were some shortcomings in the act in terms of ministerial powers. Section 28 of the act provides for the minister to give a protective direction, but he can only do so where that subject is not addressed by the regulations. I have a concern that in the future, with new knowledge and new technology, there may be an inadequacy within the regulations and the minister could not address it immediately but, rather, would have to go through the formal process of amending regulations, which could potentially put some safety considerations in jeopardy.

Part XI addresses the permit systems. There are two envisaged within the act. One is a permit of exemption in section 3 of the act, and the other one is the permit of equivalent level of safety.

Part XII relates to the appointment of agents for shipments outside Canada.

Part XIII relates to the appointment of inspectors. This is another area where there are some shortcomings in the ministerial powers in the act because the act states that the minister may appoint inspectors in accordance with any regulations. If you look further at section 21(m), it provides that the Governor in Council may make regulations for the training and examination of inspectors. It does not say a thing about appointing inspectors. There may be a shortcoming there; perhaps it is a legal interpretation.

There are two other areas that might give some concern for the future. I have mentioned the permits of equivalent level of safety. The Department of Justice views these permits as statutory instruments, and this, of course, means that they have to go through the full regulatory review process: there must be publication in the *Gazette*, public comment, time for rewriting, review again by the legal people and then publication. I would submit that this might be an impediment to industry's coming up with a better idea for moving goods. It is a somewhat cumbersome process for the issuing of permits, and I do not know of any other country in the world that makes it quite as cumbersome as that.

Another area where there are some limitations on the minister's powers would be in the development of standards. The act states that the minister can develop standards, but the Department of Justice views these standards as not being at arm's length and to include them even in a reference in a regulation requires that they be published and go through the whole statutory review process. Many of these standards involve technical documents, and, while I do not wish to appear ungracious towards my friends in the legal process, but when the legal people get hold of a technical document they make it something they can understand, but, unfortunately, the people

[Traduction]

fait les éléments requis statistiquement permettraient de lancer toutes les procédures d'urgence qui, on l'espère, empêcheraient la pollution de l'eau et permettraient la mise en oeuvre du bon plan au bon moment. Le rapport de cas de danger dans les trente jours permettrait de recueillir des informations sur les problèmes précis que peuvent poser soit les envois, soit le type de véhicule utilisé.

La Partie X porte sur les ordres pouvant être émis par le Ministre au sujet des questions non visées par le Règlement. C'est un des endroits où, selon moi, la Loi présente des lacunes en ce qui concerne les pouvoirs du Ministre. En vertu de l'article 28 de la Loi, le Ministre peut émettre des ordres, mais seulement à l'égard des questions non visées par le Règlement. Ce qui m'inquiète pour l'avenir, c'est que l'on pourrait un jour découvrir dans le Règlement des lacunes imputables à la progression des connaissances et des techniques, lacunes que le Ministre ne pourrait pas régler sans passer par tout le processus de modification du Règlement, ce qui pourrait éventuellement faire durer trop longtemps des risques pour la sécurité.

La Partie XI porte sur les permis. La Loi en prévoit deux, un permis de dérogation à l'article 3 de la Loi et un permis du niveau équivalent de sécurité.

La partie XII concerne la désignation de mandataires à l'extérieur du Canada.

Quant à la partie XIII, elle porte sur la nomination des inspecteurs. Là encore, les pouvoirs du Ministre prévus dans la Loi sont insuffisants puisque la Loi dit que le Ministre peut nommer des inspecteurs conformément à tout règlement. En vertu du paragraphe 21 m), le gouverneur en conseil a le pouvoir de prendre des règlements régissant la formation et les examens des inspecteurs. On n'y parle absolument pas de la nomination des inspecteurs. Il semble y avoir une lacune, mais c'est peut-être une question d'interprétation.

Deux autres questions sont inquiétantes pour l'avenir. J'ai parlé des permis du niveau équivalent de sécurité. Selon le ministère de la Justice, ces permis sont statutaires. Cela signifie évidemment qu'il faut passer par toutes les étapes du processus réglementaire, c'est-à-dire la publication dans la *Gazette*, la critique par le public, une seconde rédaction, un nouvel examen par les juristes et la publication. Selon moi, cela peut être une entrave à l'application de nouvelles méthodes de transport. Ce processus de délivrance des permis est un peu lourd. Que je sache, aucun autre pays n'a un processus aussi lourd.

Les pouvoirs du Ministre sont aussi limités en ce qui concerne l'élaboration des normes. D'après le libellé de la Loi, le Ministre peut élaborer des normes, mais le ministère de la Justice considère que même pour simplement y faire allusion dans le Règlement, ces normes doivent être publiées et doivent passer par le processus d'examen statutaire. Or, un bon nombre de ces normes reposent sur des documents techniques et, sans vouloir paraître désobligeant à l'égard de mes amis juristes, je dois dire que lorsqu'ils mettent la main sur un document technique, ils en font quelque chose qu'ils peuvent comprendre, mais malheureusement, les gens qui les appliquent, c'est-à-dire les gens