

[Text]

ment and within the air regulations for air movement. There are no specific requirements at this time for road.

It is anticipated that later this year the full Part VI will appear in the *Canada Gazette I* for public comment.

The Chairman: Are there any further questions on Part VI?

We will now turn to Part VII, "Safety Requirements for the Handling or Offering for Transport of Dangerous Goods."

Mr. Monteith: Again, Part VII is a skeletal part. Sections 7.2 and 7.3 address some provisions for limited quantities of dangerous goods and consumer commodities.

Section 7.4 deals with incompatible dangerous goods.

Section 7.5 deals with decomposition. For goods which have this problem, there are restrictions in the temperatures at which they may be transported. There are certain restrictions or certain requirements for Class 1 explosives. There are also certain requirements for infectious substances. These are found at page 70. There are also certain requirements for Class 7 radioactive materials.

Section 7.12 deals with harbours and ships and the notification requirement. This is an existing notification requirement that is contained in the by-laws of virtually every port in Canada at this stage of the game. This is a more convenient place to have this requirement. Again, there are special notification requirements for specific products such as explosives and ammonium nitrate.

There are requirements for aircraft pilot notification which state that the pilot in command of the aircraft, where he is not assisting in the actual loading or supervising the loading, must be told before departure and given a written notice that sets out the presence of dangerous goods on the aircraft and provides him with all the information he might require, including the exact location of the dangerous goods placed in the aircraft.

The Chairman: It is provided that a pilot should be told, but is there no requirement as to who should inquire? Should not the onus be on the pilot?

Mr. Monteith: Perhaps I can ask my legal colleague if he is aware of any requirement under the air regulations which requires the pilot to inquire.

Mr. Gagnon: I am not aware of such requirement in the air regulations as they presently stand.

Mr. Monteith: Since I do not know the answer to this question at this time, perhaps I can furnish information to the committee by correspondence or at a future meeting.

Section 7.14 on page 72 deals with the international transport of consignments of waste. As I said, this is a fairly restrictive trade, but it is a fairly specific trade.

One of the most interesting features in Part VII, beginning at page 73, is the emergency response planning. It may be interesting to note at this time that this is a reflection again of

[Traduction]

et pour ce qui est du transport aérien, il est régi par le règlement concernant le transport aérien. Aucune règle précise n'a été imposée jusqu'à ce jour pour le transport routier.

La Partie VI devrait être publiée dans la Gazette du Canada au cours des prochains mois, le public pourra la commenter.

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur la Partie VI?

Nous passons maintenant à la Partie VII, *règles de sécurité régissant la manutention ou la demande de transport de marchandises dangereuses*.

M. Monteith: Je répète que la Partie VII en est assez schématique. Les articles 7.2 et 7.3 contiennent certaines dispositions sur les quantités limitées de marchandises dangereuses et de biens de consommation.

L'article 7.4 porte sur les marchandises dangereuses incompatibles.

Quant à l'article 7.5, il aborde la question de la décomposition. Le règlement prévoit des températures de régulation concernant le transport des marchandises susceptibles de se décomposer. Certaines restrictions ou exigences sont prévues en page 70 pour les explosifs de la classe 1 de même que pour les matières infectieuses. En outre, d'autres exigences sont prévues pour les matières radioactives incluses dans la classe 7.

L'article 7.12 porte sur les ports et les navires de même que sur la notification. Actuellement, le règlement de presque tous les ports canadiens prévoit un avis de notification. Il est plus pratique d'afficher ces avis de notification dans les ports. Encore là, des exigences précises sont prévues pour certains produits comme les explosifs et le nitrate d'ammonium.

Il existe aussi des dispositions concernant la notification au pilote d'un aéronef, selon lesquelles le pilote commandant de bord qui ne participe pas au chargement de la cargaison d'un aéronef ou n'en assure pas la supervision, doit se voir remettre un avis écrit indiquant la présence de marchandises dangereuses à bord de l'aéronef, avis devant porter tous les renseignements nécessaires, y compris l'emplacement exact des marchandises dangereuses placées à bord de l'aéronef.

Le président: On dit que le pilote, dans ce cas, doit être informé, mais précise-t-on qui doit demander les renseignements? Est-ce le pilote?

M. Monteith: Peut-être devrais-je demander à mon collègue avocat s'il sait si le règlement aérien prévoit que le pilote doit s'informer dans un tel cas.

M. Gagnon: Je ne connais aucune exigence à cet égard que puisse contenir le règlement aérien.

M. Monteith: Comme je n'ai pas la réponse à cette question maintenant, peut-être pourrais-je informer le Comité par correspondance ou encore à une séance ultérieure.

L'article 7.14, en page 72, porte sur les envois internationaux ou transfrontaliers de déchets. Comme je l'ai déjà dit, il s'agit là d'un commerce très restreint, mais bien spécifique.

L'une des caractéristiques les plus importantes de la Partie VII qui commence à la page 73, concerne la planification des interventions d'urgence. Fait à remarquer, ces dispositions traduisent une fois de plus les recommandations du rapport