LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

Canada. Parliament.
J Senate. Standing
103 Committee on Transport
H7 and Communications
33-1 Proceedings.
T73
A1
12/2/99 [redacted]

DATE DUE

MAR 12 1999
FEB 12 2002

J
103
H7
33-1
T73
A1

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, December 11, 1984
Tuesday, March 26, 1985

Issue No. 1

Organization Meeting and First Proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

APPEARING:

The Honourable Donald F. Mazankowski,
Minister of Transport

WITNESS:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 11 décembre 1984
Le mardi 26 mars 1985

Fascicule nº 1

Réunion d'organisation et premier fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

COMPARAÎT:

L'honorable Donald F. Mazankowski,
ministre des Transports

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

28144—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish	Macdonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin
Langlois	(or Doody)
Lawson	Steuart
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee
Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Macdonald (*Halifax*) substituted for that of the Honourable Senator Macquarrie (*January 23, 1985*).

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish	Macdonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin
Langlois	(ou Doody)
Lawson	Steuart
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité
Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Macdonald (*Halifax*) substitué à celui de l'honorable sénateur Macquarrie (*Le 23 janvier 1985*).

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 11, 1984
(1)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, in compliance with Standing Order 69, met this day at 9:30 a.m. for the purpose of organization.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bielish, Fairbairn, Graham, Langlois, Macdonald, Macquarrie, Steuart, Stollery and Turner. (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Petten.

In attendance: The official reporters of the Senate.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

The Honourable Senator Turner moved that the Honourable Senator Langlois be elected Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Langlois took the Chair.

The Honourable Senator Macdonald moved that the Honourable Senator Muir be elected Vice-Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Macdonald moved that in the absence of both the Chairman and the Vice-Chairman, any member of the Committee might take the Chair.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Graham moved that the Agenda and Procedure Subcommittee consist of the Chairman, the Vice-Chairman and three other members, and that the quorum be set at three.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Graham moved, that the Agenda and Procedure Subcommittee consist of the following members of the Committee in addition to the Chairman and the Vice-Chairman: the Honourable Senators Bielish, Turner and Steuart.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Graham moved that the Committee have 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* printed.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Steuart moved that the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence in the absence of a quorum, as set down in Standing Order 70.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Graham moved that as the need arose, the Committee request the Library of Parliament's research Branch to assign researchers to the Committee and co-ordinate all the Committee's research work.

The question being put on the motion, it was agreed to.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 DÉCEMBRE 1984
(1)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, conformément à l'article 69 du Règlement, tient, ce jour à 9 h 30, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Fairbairn, Graham, Langlois, Macdonald, Macquarrie, Steuart, Stollery et Turner. (9)

Présent, mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Petten.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du comité préside l'élection du président.

L'honorable sénateur Turner propose que l'honorable sénateur Langlois soit élu président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois prend le fauteuil.

L'honorable sénateur Macdonald propose que l'honorable sénateur Muir soit élu vice-président de ce comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald propose qu'en absence du président et du vice-président, tout autre membre du comité occupe le fauteuil.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Graham propose que le sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et de 3 autres membres et, que le quorum soit de 3.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Graham propose que le sous-comité du programme et de la procédure se compose des membres suivants en plus du président et du vice-président: les honorables sénateurs Bielish, Turner et Steuart.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Graham propose que le comité fasse imprimer 1 000 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Steuart propose que le président soit autorisé à présider des séances, à recevoir des témoignages et en autoriser l'impression en l'absence de quorum conformément à l'article 70 du Règlement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Graham propose que le comité demande, selon le besoin, au Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche auprès du comité et de coordonner tous les travaux de recherches du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

The Honourable Senator Graham moved that briefs be distributed by the Clerk when received, on the recommendation of the Chairman, to all members of the Committee in the language in which they were written and in the other official language as soon as a translation should be available, and that all summaries be in both official languages.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Macdonald moved that the Chairman be authorized to report on the expenditures incurred by the Committee during the Second Session of the Thirty-second Parliament.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 9:45 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MARCH 26, 1985
(2)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bielish, Fairbairn, Graham, Langlois, Macdonald (*Halifax*), Macdonald, Muir, Stollery, Thériault and Turner. (10)

In attendance:

From the Research Branch, Library of Parliament:

Messrs. John Christopher and Nicolas Roy. The official reporters of the Senate.

Appearing: The Honourable Donald F. Mazankowski, Minister of Transport.

Witness:

From the Department of Transport:

Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated February 14, 1985, is authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto.

The Minister made a statement and answered questions.

With the Committee's consent, the Minister excused himself from further participation in the meeting.

The witness made a statement and answered questions.

At 10:25 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

L'honorable sénateur Graham propose que les mémoires soient distribués par le greffier sur recommandation du président, sur réception à tous les membres du Comité dans la langue de rédaction et dans l'autre langue officielle dès que disponible; et que tous les résumés le soient dans les deux langues officielles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald propose que le président soit autorisé à faire rapport des dépenses encourues par le Comité au cours de la deuxième session du trente-deuxième parlement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 9 h 45, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 26 MARS 1985
(2)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Fairbairn, Graham, Langlois, Macdonald (*Halifax*), Macdonald, Muir, Stollery, Thériault et Turner. (10)

Également présents:

Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:

MM. John Christopher et Nicolas Roy. Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: L'honorable Donald F. Mazankowski, ministre des Transports.

Témoin:

Du ministère des Transports:

M. John Monteith, directeur des exigences réglementaires.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, est autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions.

Après entente avec le Comité, le ministre s'excuse de ne pouvoir continuer à participer à la séance.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 10 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, December 11, 1984

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to organize the activities of the committee.

Mr. André Reny, Clerk of the Committee: Honourable senators, there is a quorum. As the clerk of your committee, it is my duty to call the meeting to order. Your first item of business is to elect a chairman. I am ready to receive motions to that effect.

Senator Turner: I would like to nominate Senator Langlois for the position of chairman of the committee.

The Clerk of the Committee: No further motions? Is is moved by Senator Turner, seconded by Senatr Macdonald, that Senator Langlois be the chairman of this committee. Is it your pleasure, honourable senators to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Clerk of the Committee: It is my pleasure to declare Senator Langlois chairman of this committee.

Je l'invite à prendre le fauteuil.

The Chairman: Honourable senators, my first words as chairman of this committee will be to express my thanks for the courtesy which honourable senators have extended to me in electing me chairman of this important standing committee of the Senate for the second time. I assure you that I shall do my very best within my humble capacity to give satisfaction in my role as chairman. Again, thank you very much, honourable senators.

I am now ready to entertain a nomination for deputy chairman.

Senator Turner: Mr. Chairman, I move that Senator Muir be the deputy chairman.

The Chairman: It is agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I am ready to entertain a motion that, in the absence of the chairman and the deputy chairman, any other member of the committee may take the chair as acting chairman.

Senator Macdonald: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: In connection with the election of the Subcommittee on Agenda and Procedure, sometimes called the steering committee, this committee is usually composed of the chairman, the deputy chairman and three other members. May I have a motion with respect to that composition of that committee?

Senator Graham: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 11 décembre 1984

[*Traduction*]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 9 h 30 sa séance d'organisation.

M. André Reny, greffier du comité: Honorables sénateurs, nous avons maintenant le quorum. En ma qualité de greffier du comité, il est de mon devoir d'ouvrir la séance. Le premier point à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je suis prêt à recevoir des motions à cet effet.

Le sénateur Turner: Je propose que le sénateur Langlois soit nommé président du comité.

Le greffier du comité: D'autres motions? Il est proposé par le sénateur Turner, appuyé par le sénateur Macdonald, que le sénateur Langlois soit nommé président du comité. Voulez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le greffier du comité: Le sénateur Langlois est nommé président du comité.

I invite him to take the Chair.

Le président: Honorables sénateurs, je veux d'abord vous remercier pour l'honneur que vous m'avez fait en m'élisant pour la deuxième fois président de cet important comité sénatorial permanent. Je vous assure que j'assumerai le rôle de président de mon mieux afin de vous donner entière satisfaction. Merci encore, honorables sénateurs.

Je suis prêt à recevoir les mises en nomination pour le poste de vice-président.

Le sénateur Turner: Monsieur le président, je propose que le sénateur Muir soit nommé vice-président.

Le président: Voulez-vous adopter cette motion honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Je suis prêt à recevoir une motion selon laquelle, en l'absence du président et du vice-président, tout autre membre puisse occuper le fauteuil à titre de président suppléant.

Le sénateur Macdonald: Je propose cette motion.

Le président: Voulez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous passons maintenant à la composition du sous-comité du programme et de la procédure, parfois appelé le comité directeur. Ce comité se compose habituellement du président, du vice-président et de trois autres membres. Un honorable sénateur veut-il présenter une motion à l'effet que le sous-comité soit ainsi composé?

Le sénateur Graham: Je propose cette motion.

Le président: Voulez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

[*Text*]

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: May I have suggestions from members of the committee as to the three additional members?

Senator Graham: It would seem to me to be the chairman, the deputy chairman and some other members appointed by the chairman.

The Chairman: I would like to have your suggestions as to those three additional members.

Senator Macdonald: I would suggest that Senator Macquarrie be nominated for this committee.

Senator Macquarrie: Both Senator Bielish and I would support the nomination of Senator Macdonald.

Senator Petten: If it is in order, I would like to nominate Senators Turner and Graham.

The Chairman: Perhaps we could make it four additional members.

Senator Petten: With all due respect, Mr. Chairman, if you increase the number to four, being two from each side of the house, that does not reflect the makeup of the numbers of the committee. It should be two and one, other than the chairman and deputy chairman.

Senator Macdonald: Mr. Chairman, we have agreed that, since Senator Muir is on the steering committee, perhaps Senator Bielish should also be on the committee.

Senator Graham: Mr. Chairman, I would like to clear up something here. My name was put forward, but I believe that I also have the same reasons as Senator Macdonald for declining. Since Senator Muir, who comes from Cape Breton, is already on the steering committee, I believe that he will represent our region, and therefore Senator Turner and Senator Steuart should represent our side.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: I am now ready to entertain a motion for the printing of the minutes of the proceedings and evidence. As you know, we have been advised by the distribution office that 1.000 copies are required for distribution to senators, MPs and support staff.

In the last session, I understand we printed 2,500 copies and that we ran short at some point.

Senator Graham: Copies of what?

The Chairman: Copies of the proceedings of the committee.

Senator Petten: Of each meeting, not the report of the committee.

The Chairman: Yes.

Senator Graham: I think it should so specify in the motion.

[*Traduction*]

Des voix: D'accord.

Le président: Je voudrais que les membres du comité proposent des candidatures à l'égard des trois autres membres?

Le sénateur Graham: Le sous-comité devrait à mon avis être composé du président, du vice-président et de quelques autres membres nommés par le président.

Le président: Je voudrais que vous me présentiez des candidatures.

Le sénateur Macdonald: Je propose que le sénateur Macquarrie soit nommé membre de ce comité.

Le sénateur Macquarrie: Le sénateur Bielish et moi proposons la nomination du sénateur Macdonald.

Le sénateur Petten: Si cela est dans les règles, je propose que les sénateurs Turner et Graham soient nommés membres du sous-comité.

Le président: Peut-être le sous-comité pourrait-il compter quatre autres membres.

Le sénateur Petten: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, si le nombre des membres est porté à quatre, soit deux membres de chaque parti, nous ne respectons plus la répartition des membres du comité. Il devrait y avoir deux membres d'un parti et un de l'autre parti hormis le président et le vice-président.

Le sénateur Macdonald: Monsieur le président nous avons convenu que puisque le sénateur Muir fait partie du comité directeur, peut-être le sénateur Bielish pourrait aussi en faire partie.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je voudrais faire une petite précision ici. On a proposé ma candidature, mais je ne peux accepter d'être membre de ce comité, pour les mêmes raisons que le sénateur Macdonald. Étant donné que le sénateur Muir vient du Cap Breton et qu'il représentera vraisemblablement notre région, je crois que les sénateurs Turner et Steuart devraient représenter notre parti.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Je suis maintenant prêt à recevoir une motion à l'égard de l'impression des Procès-verbaux et témoignages. Comme vous le savez, le centre de distribution nous a signalé qu'il faut faire imprimer 1000 exemplaires pour les sénateurs, les députés et le personnel de soutien.

Au cours de la dernière session, sauf erreur, nous avons fait imprimer 2 500 exemplaires et il nous en a manqués à un moment donné.

Le sénateur Graham: Des exemplaires de quoi?

Le président: Des exemplaires des Procès-verbaux du comité.

Le sénateur Petten: Des Procès-verbaux de chaque réunion, non pas du rapport du comité.

Le président: C'est cela.

Le sénateur Graham: Je crois qu'il faudrait le préciser dans la motion.

[*Text*]

The Chairman: It is a motion for the printing of evidence, not the printing of a report.

Senator Graham: I think that should be clear in the motion.

The Chairman: The motion reads:

> That the Committee prints 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Senator Graham: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The next item of business deals with a motion to hear evidence and to print without a quorum. The motion reads:

> That the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

Senator Macdonald: Is that customary, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes. That is in conformity with Rule 70.

Senator Graham: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The next item deals with research staff. The motion reads:

> That the committee request the Library of Parliament to assign research officers to the committee.

Senator Graham: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The next item deals with routine motions to facilitate the work of the committee. The motion reads:

> That briefs be distributed by the clerk on instructions from the chairman, upon receipt to all members of the committee in the language received and as soon as available in the other official language; and all summaries be distributed in both official languages.

Senator Graham: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[*Traduction*]

Le président: La motion porte sur l'impression des témoignages, non pas d'un rapport.

Le sénateur Graham: Je crois que cela devrait être précisé clairement dans la motion.

Le président: La motion est formulée ainsi:

> Que le comité fasse imprimer 1 000 exemplaires des *Procès-verbaux et témoignages*.

Le sénateur Graham: Je propose cette motion.

Le président: Voulez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptée.

Le prochain article à l'ordre du jour a trait à l'adoption d'une motion en vue d'entendre des témoignages et de les faire imprimer sans qu'il y ait quorum. La motion est formulée ainsi:

> Que le président soit autorisé à présider des séances à recevoir des témoignages et en autoriser l'impression en l'absence de quorum.

Le sénateur Macdonald: Est-ce la façon habituelle de procéder, monsieur le président?

Le président: Oui, conformément à l'article 70 du Règlement.

Le sénateur Graham: Je propose cette motion, monsieur le président.

Le président: Souhaitez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptée.

Le point suivant concerne le personnel de recherche. La motion est formulée ainsi:

> Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter au comité des attachés de recherches.

Le sénateur Graham: Je propose cette motion, monsieur le président.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptée.

Le point suivant porte sur des motions courantes visant à faciliter les travaux du comité. La motion se lit comme suit:

> Que les mémoires soient immédiatement distribués sur recommandation du président à tous les membres du comité dès leur réception et dans la langue de rédaction et dans l'autre langue officielle dès que possible; et que tous les résumés le soient dans les deux langues officielles.

Le sénateur Graham: Je propose cette motion, monsieur le président.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptée.

[*Text*]

The next item of business deals with the report of expenses. The motion reads:

> That the chairman be authorized to report the statement of expenses of the committee for the Second Session of the Thirty-second Parliament.

I intend to move that motion in the Senate this afternoon.

I would like to add that our expenses are well within the budget approved by the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Senator Macdonald: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Now that we have gone through the routine motions, I wish to remind you that in the *Interim Report on Rail Passenger Services in Canada,* the following recommendation appears:

> 12. The Committee recommends that the Standing Senate Committee on Transport and Communications, or the Joint Parliamentary Committee (referred to in recommendation 6) conduct, at its earliest possible convenience, a complete study into the subsidy question with the view to determining how much the various transportation modes are subsidized. This study would determine whether or not one mode has an unfair competitive advantage over another mode and cite recommendations to redress any inequities.

As you know, honourable senators, we must give priority to legislation that is referred to the committee. I do not know what is likely to come before the committee in the near future, but during the last session the committee dealt with damaged goods regulations. We studied those for a couple of days and they had to be printed in the *Canada Gazette*, and then there was some refinement required to the proposed rules.

I do not know if those rules will be referred to this committee during this session, but, if they are, we must give those priority, as we give priority to legislation.

Could I ask a member of the committee from the government side to ask the Leader of the Government in the Senate if those regulations are going to be referred to this committee; otherwise I would like to have a motion that, if there are no such regulations to be considered by this committee, we seek authority from the Senate to start our proceedings with Recommendation Number 12, which I have just read.

If either legislation or these regulations come before us in the meantime, we will adjourn our deliberations on Recommendation Number 12 and deal with that legislation or those regulations.

The deputy chairman is not present this morning, and he is probably the one who should contact the Leader of the Government in the Senate to determine if the leader agrees with our program.

[*Traduction*]

Le point suivant à l'ordre du jour a trait au rapport des dépenses. Voici la motion:

> Que le président soit autorisé à déposer le rapport des dépenses du comité pour la deuxième session de la trente-deuxième législature.

J'entends proposer cette motion au Sénat cet après-midi.

Je voudrais ajouter que nous avons amplement respecté le budget approuvé par le comité de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Le sénateur Macdonald: Je propose cette motion, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptée.

Maintenant que nous en avons terminé avec les motions courantes, je voudrais vous rappeler que le rapport provisoire: *Le service de transports des voyageurs au Canada* contenait la recommandation suivante:

> 12. Le comité recommande que le comité sénatorial permanent des transports et des communications ou le comité parlementaire mixte (mentionné dans la recommandation no 6) fasse, dès que possible, une étude détaillée de la question des subventions, pour déterminer la part de ces subventions qui revient à chaque mode de transport. Cette étude déterminera si l'un d'eux est plus avantagé, du point de vue de la concurrence, et permettra de faire des recommandations propres à corriger éventuellement les injustices.

Comme vous le savez, honorables sénateurs, il nous faut donner la priorité aux mesures législatives renvoyées au comité. Je ne sais pas de quelles mesures nous serons bientôt saisis, mais à la fin de la dernière session le comité a traité des règlements à l'égard des marchandises endommagées. Nous les avons étudiés pendant quelques jours, ils étaient ensuite imprimés dans la *Gazette du Canada* et certaines précisions devaient finalement leur être apportées.

Je ne sais pas si ces règlements seront soumis au comité au cours de la session, mais s'ils le sont nous devrons leur donner la priorité, comme nous la donnons toujours aux mesures législatives.

Un membre du comité du parti gouvernemental voudrait-il bien demander au leader du gouvernement au Sénat si ces règlements seront renvoyés au comité. Si le comité ne doit pas être saisi de ces règlements, je proposerais une motion selon laquelle nous demandons l'autorisation du Sénat de commencer nos délibérations à l'égard de la recommandation no 12 dont je viens de faire lecture.

Si nous étions entre-temps saisis d'une mesure législative ou de ces règlements, nous suspendrions nos délibérations sur la recommandation no 12 pour nous attaquer immédiatement à ces questions.

Le vice-président n'est pas présent ce matin et c'est probablement lui qui devrait communiquer avec le leader du gouvernement au Sénat pour savoir si notre programme lui convient.

[*Text*]

Senator Stollery: Mr. Chairman, I am just unclear. What will happen to the study that we conducted on subsidies? Will we continue with that study?

The Chairman: Yes.

Senator Stollery: Is that what you are saying?

The Chairman: Yes, that is what I was referring to. I would like to have the advice of the Leader of the Government in the Senate through one of the members of the committee who sits on the government side.

Senator Macdonald: Do you want Senator Muir to convey that message to the leader?

The Chairman: Yes.

Senator Macdonald: He is not here this morning, but I will convey that message to him.

The Chairman: I do not think we will have any meetings of the committee before the Christmas break, since there is just next week left. Do you think we should hold another meeting before the Christmas break?

Senator Macquarrie: No.

The Chairman: Then we will wait until we have received some information from the Leader of the Government.

Will somebody move that the committee do now adjourn?

Senator Petten: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The committee adjourned.

Ottawa, Tuesday, March 26, 1985

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.00 a.m., to consider the subject-matter of the document entitled "Transportation of Dangerous Goods Regulations" made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

Hon. Léopold Langlois *(Chairman)* in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, my first words will be words of welcome to the minister who is with us this morning. We appreciate your coming here this morning, Mr. Mazankowski.

For the benefit of those who were not members of the committee in 1981, I should like to mention that, in 1981, we studied these regulations and, after having held 15 meetings, came to the following conclusions:

> Your Committee has examined draft number 4, dated October 10th, 1980, of regulations proposed to be made pursuant to the Act. The evidence shows, among other things, that said draft number 4 is now undergoing revision which may not be completed before September of this year, if then. Your Committee is of the view that it cannot make a report of substance until it has been able to examine the proposed regulations in their final form.

[*Traduction*]

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je ne comprends pas très bien. Qu'en est-il de l'étude que nous avons effectuée sur la question des subventions? Allons-nous poursuivre cette étude?

Le président: Oui.

Le sénateur Stollery: C'est bien ce que vous disiez?

Le président: Oui, c'est cela que je voulais dire. Je voudrais obtenir l'avis du leader du gouvernement au Sénat par l'intermédiaire de l'un des membres du comité représentant le parti au pouvoir.

Le sénateur Macdonald: Voulez-vous que le sénateur Muir fasse part de votre message au leader?

Le président: Oui.

Le sénateur Macdonald: Il n'est pas ici ce matin, mais je lui en parlerai.

Le président: Je ne crois pas que le comité se réunira avant le congé de Noël puisqu'il ne reste qu'une semaine. Croyez-vous que nous devrions tenir une autre réunion avant Noël?

Le sénateur Macquarrie: Non.

Le président: Nous attendrons donc de recevoir de l'information de la part du leader du gouvernement.

Quelqu'un pourrait-il proposer l'ajournement?

Le sénateur Petten: Je le propose, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Adoptée.

Le comité s'ajourne.

Ottawa, le mardi 26 mars 1985

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

L'honorable Léopold Langlois *(président)* occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, permettez-moi d'entrée de jeu de souhaiter la bienvenue au Ministre qui comparaît devant nous ce matin. Nous vous remercions d'être là Monsieur Mazankowski.

J'aimerais signaler à l'intention de ceux qui n'étaient pas membres du Comité en 1981 que nous avons étudié ce règlement cette année-là et qu'après avoir consacré quinze séances à la question, nous en sommes venus aux conclusions suivantes:

> Le Comité a examiné le 4e projet, daté du 10 octobre 1980, des règlements proposés en application de cette loi. Il appert, entre autres choses, que ce document no 4 fait présentement l'objet d'une révision qui ne sera pas terminée avant septembre prochain, au plus tôt. Le Comité estime donc qu'il ne peut faire un rapport détaillé avant d'avoir pu examiner les règlements proposés dans leur version finale.

[*Text*]

Your Committee therefore proposes to suspend its meetings on this subject for the time being and will resume its study when further useful material is available.

Respectfully submitted,

GEORGE I. SMITH,

Chairman

I understand, Mr. Minister, that you have an opening statement. Perhaps you would like to proceed with that now.

The Honourable Donald Frank Mazankowski, Minister of Transport: Thank you very much, Mr. Chairman. Honourable senators, it is a real pleasure for me to appear before this committee. I had the good fortune to appear before it on one other occasion as a private member when we were studying the issue of VIA Rail and passenger rail service. I learned then that this committee asks very penetrating questions and works one over without much attention being paid to the clock. Unfortunately, this morning I must leave fairly early because I have a cabinet meeting. Nevertheless, I would like to make a few remarks and then Mr. Monteith of Transport Canada will remain to answer any questions you may have.

Going back a little to review just where we are, the history of the transportation of dangerous goods goes back a number of years. In 1977, I believe, the federal and provincial ministers agreed to address the problem of dangerous goods in a concerted fashion and an act was proclaimed in November of 1980. The purpose of that act is to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

Prior to the act, the legislative framework was fragmented, incomplete and rather narrowly focused. It is fair to say that the Mississauga incident of 1979 did much to accelerate the process. We now have the umbrella-type legislation which is fairly complex, as are the regulations, which might be referred to as the meat of the act.

The regulations have been developed over a period of years with extensive discussion and consultation with all sectors affected, including the provinces, other federal ministries and public interest groups. We also worked very closely with other departments such as Energy, Mines and Resources, the Atomic Energy Control Board, the Department of the Environment, Canadian Coast Guard, the Air Administration of the CTC and the United States. Industry input came from the Canadian Chemical Producers Association, the Canadian Manufacturers Association, the Canadian Agricultural Chemicals Association, the Canadian Explosives Distributors, the Railway Association of Canada, the Canadian Trucking Association, the Packaging Association of Canada, and I am sure that there were others.

The regulations were pre-published, then completed and gazetted in the *Canada Gazette* on February 6, 1985, following discussions with the affected participating groups. Essentially, the regulations will come into effect on July 1. There are basically 13 different sections: Part I has to do with the inter-

[*Traduction*]

Le Comité propose par conséquent la suspension de ses réunions à ce sujet pour l'instant. Il reprendra ses travaux dès qu'il aura en main d'autres documents pertinents.

Respectueusement soumis,

Le président,

GEORGE I. SMITH.

Je crois comprendre, monsieur le Ministre, que vous vous proposez de faire une déclaration préliminaire. Peut-être aimeriez-vous prendre la parole dès maintenant.

L'honorable Donald Frank Mazankowski, ministre des Transports: Merci beaucoup, monsieur le président. Honorables sénateurs je suis très heureux de comparaître devant ce Comité. J'ai eu la chance d'y comparaître à titre de simple député lorsque nous avons étudié la question de VIA Rail et du service-voyageurs. Je me suis alors rendu compte que le Comité pose des questions très subtiles et se donne entièrement à sa tâche, sans trop tenir compte du temps. Je dois malheureusement vous quitter assez tôt ce matin pour assister à une séance du Cabinet. J'aimerais néanmoins vous dire quelques mots. M. Monteith, de Transports Canada, restera pour répondre aux questions que vous voudrez bien lui poser.

L'histoire du transport des marchandises dangereuses remonte à un certain nombre d'années. En 1977, je crois, le Ministre fédéral et ses homologues provinciaux décidaient de s'attaquer au problème des marchandises dangereuses par le biais de la concertation et une loi fut proclamée en novembre 1980. Elle vise à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Avant l'adoption de cette loi, les mesures législatives étaient fragmentées et incomplètes et visaient un objectif plutôt étroit. Il est juste de dire que l'incident de Mississauga en 1979 a beaucoup accéléré le processus. Nous disposons maintenant d'une loi cadre assez complexe et d'un règlement d'application à l'avenant que l'on pourrait qualifier de substance de la législation.

L'élaboration du règlement s'est échelonnée sur un certain nombre d'années. De longues consultations ont eu lieu auprès de tous les secteurs intéressés, y compris les provinces, des ministères fédéraux et divers groupes d'intérêt. Nous avons également collaboré étroitement avec d'autres ministères comme Énergie, Mines et Ressources, la Commission de contrôle de l'énergie atomique, le ministère de l'Environnement, la Garde côtière canadienne, le Comité du transport aérien de la Commission canadienne des transports et, enfin, avec les États-Unis. Pour ce qui est de l'industrie, nous avons consulté l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Association des manufacturiers canadiens, l'Association de l'industrie canadienne des produits chimiques agricoles, *The Canadian Explosives Distributors*, l'Association des chemins de fer du Canada, l'Association canadienne du camionnage, l'Association canadienne de l'emballage et d'autres encore que j'oublie.

Une version préliminaire du règlement a été publiée, suivie d'une version définitive dans la *Gazette du Canada* du 6 février 1985, après consultation des groupes participants intéressés. Le règlement entrera en vigueur le 1er juillet. Il comporte fondamentalement treize parties. La Partie I traite de l'interpréta-

[*Text*]

pretation; Part II, application; Part III, classification; Part IV, documentation; Part V, safety marks; Part VI, safety standards; Part VII, safety requirements for the handling or offering for transport of dangerous goods; Part VIII, safety requirements for the transportation of dangerous goods; Part IX, safety requirements for the training of persons and for reporting; Part X, direction; Part XI, permits; Part XII, appointment of agents; Part XIII, inspectors. All of the these sections come into effect on July 1.

As I have said, this particular act and its regulations require very close federal-provincial co-operation. There have been a number of federal-provincial agreements to be finalized. I suppose it is fair to say that the key intra-federal agreements have all been established. In most of the provinces, with the exception of Alberta which has a constitutional problem, the work is proceeding.

With respect to resources, since 1981, additional resources of 27 person years and $2.25 million have been approved by the Treasury Board, bringing the base level of resource within the Transportation of Dangerous Goods Directorate to 60 person years and $5.4 million. New submissions will be made for the forthcoming years.

An agreed compliance strategy will commence as soon as possible and continue even after the regulations come into effect. This will include such things as general awareness and advertising programs, following by the use, as necessary, of administrative sanctions. During this initial period, prosecutions will be placed only where there is very serious and flagrant non-compliance. Our feeling is that, since we are really carving new ground here, we do not want to paralyse the industry. We want to be as firm as necessary, but fair as well.

Inspector training programs are currently under way. However, for the purposes of carrying out the majority of inspection visits following the advertising program, I am investigating the use of third party or contract services instead of the more costly option of hiring new inspectors as part of the federal public service.

We are exploring ways and means of enforcing the regulations through local fire commissioners, police forces, or some other agency that we may be able to contract with, because, as you can appreciate, it will be a fairly costly program to enforce.

At the present time, we are exploring various possibilities with private security firms, central associations, including fire and police emergency services. As a result, the initial findings look quite promising for municipal fire prevention services, because they are indirectly linked and have an overlapping mandate for safety and a natural interest in the transportation of dangerous goods.

[*Traduction*]

tion, la Partie II, de l'application, la Partie III, de la classification, la Partie IV, des documents, la Partie V, des indications de danger, la Partie VI, des normes de sécurité, la Partie VII, des règles de sécurité régissant la manutention ou de la demande de transport de marchandises dangereuses, la Partie VIII, des règles de sécurité régissant le transport des marchandises dangereuses, la Partie IX, des règles de sécurité régissant la formation et l'établissement de rapports, la Partie X, des Ordres, la Partie XI, des permis, la Partie XII, de la désignation des mandataires et enfin la Partie XIII, des inspecteurs. Toutes ces parties entreront en vigueur le 1er juillet.

Comme je l'ai déjà dit, cette loi et son règlement d'application exigent une très étroite collaboration entre le gouvernement fédéral et les provinces. Un certain nombre d'accords fédéraux-provinciaux doivent être ratifiés. Je suppose qu'il est juste de dire que tous les accords clés entre les divers organismes fédéraux ont été entérinés. Dans la plupart des provinces, à l'exception de l'Alberta où se pose un problème constitutionnel, les travaux se poursuivent.

Depuis 1981, des ressources supplémentaires de 27 années-personnes et à 5,4 millions de dollars. De nouvelles demandes de ressources seront présentées pour les prochaines années.

Une politique mutuellement convenue d'application du règlement sera appliquée le plus tôt possible et maintenue après l'entrée en vigueur de celui-ci. Elle prévoit notamment des campagnes de publicité et sensibilisation du public, et le recours, au besoin, à des sanctions administratives. Au cours de cette période initiale, des poursuites seront intentées dans les cas seulement où le manquement sera très grave et flagrant. Nous croyons, étant donné que nous nous aventurons en terre inconnue, qu'il ne faut pas paralyser l'industrie. Nous voulons être le plus fermes possible tout en restant justes.

Des programmes de formation des inspecteurs sont en cours. Toutefois, la plupart des visites d'inspection qui auront lieu après la campagne de publicité, je songe à la possibilité de recourir à des tiers ou à l'affermage plutôt qu'à l'option plus coûteuse qui consiste à recruter de nouveaux inspecteurs qui relèveraient de la Fonction publique fédérale.

Nous cherchons des moyens de faire appliquer le règlement en recourant aux commissaires des incendies locaux, aux corps de police ou à quelque autre organisme dont nous pourrions retenir les services, étant donné que ce programme, comme vous en êtes sûrement conscients, coûtera très cher à appliquer.

A l'heure actuelle, nous explorons les diverses avenues qui s'offrent du côté des agences de sécurité privées, et des services centralisés, notamment les services d'urgence de police et de lutte contre les incendies. Nos premières conclusions semblent très prometteuses en ce qui concerne les services municipaux de prévention des incendies, compte tenu du rapport indirect en cause — leur mandat chevauchant celui de la Commission des transports pour ce qui est de la sécurité — et l'intérêt qu'ils portent tout naturellement au transport des marchandises dangereuses.

[*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 willbe 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 policy emergency services, or the local fire marshall. 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. A 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.

[*Text*]

Senator Turner: Mr. Minister, you have stated you consulted with all sectors affected by these new regulations. Did you consult with the railway workers who, after all, have been hauling dangerous goods for hundreds of years? Have you consulted with them?

Hon. Mr. Mazankowski: I consulted with them personally, Senator Turner.

Senator Turner: What did they say to you about the regulations? I have had local people ask me when the regulations would be made available to them.

Hon. Mr. Mazankowski: We consulted with them before we promulgated the regulations. They gave me the same instructions—that is, that we should proceed without delay and do so as uniformly as possible, and that is what we are doing.

The regulations are right here. I am sure they have had their hands on them.

Senator Turner: I just received my copy last evening.

Hon. Mr. Mazankowski: They have been out since February and will come into effect in July.

Senator Turner: Will any employees of the railways be hired as inspectors across the country?

Hon. Mr. Mazankowski: They clearly would represent a potential reservoir of people that I suspect could be used. As I said, we are exploring the various approaches regarding the enforcement agency. They would clearly represent a pool of talent that might be tapped.

At this point in time, I think it is important to put into place a mechanism that will not only be effective in terms of applying the spirit and intent of the laws and regulations, but also one that will do that in the most cost-efficient manner possible.

Senator Turner: Mr. Minister, for many years the Canadian Transport Commission ruled that to be an inspector one had to have been an official of one of the railways with more than five years of service. I believe that that has now been waived. Will an employee who is not an official of the CNR, the CPR, or any other railroad be able to apply for the position of dangerous goods inspector?

Hon. Mr. Mazankowski: As I said, we have not concluded the precise manner in which we will be enforcing the regulations. We are exploring the option of fire and police emergency services, security firms and existing agencies that are currently in place rather than creating another new bureaucracy. When that analysis is completed, then I will be in a better position to answer you. Under any circumstances, regardless of which way we go, the kind of people you are talking about, Senator Turner, would clearly have the kind of background and experience that would be quite helpful in discharging a task of this nature.

Senator Turner: In other words, what you are saying is that when you make the final decisions some railway employees could be considered?

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Monsieur le Ministre, vous avez dit avoir procédé à une consultation auprès de tous les secteurs qui seront touchés par ce nouveau règlement. Avez-vous consulté les cheminots, lesquels, après tout, font le transport de marchandises dangereuses depuis des centaines d'années? Les avez-vous consultés?

L'honorable M. Mazankowski: Je les ai rencontrés personnellement, sénateur Turner.

Le sénateur Turner: Que vous ont-ils dit au sujet du règlement? Des personnes m'ont demandé à quel moment on leur en remettrait un exemplaire.

L'honorable M. Mazankowski: Nous les avons consultés avant de promulguer le règlement. Ils m'ont tous dit la même chose, à savoir que nous devrions agir sans tarder, de la façon la plus uniforme possible, et c'est ce que nous faisons.

Le règlement est ici. Je suis sûr qu'ils en ont un exemplaire en leur possession.

Le sénateur Turner: J'ai reçu mon exemplaire hier soir seulement.

L'honorable M. Mazankowski: On le distribue depuis février et il entrera en vigueur en juillet.

Le sénateur Turner: Des cheminots seront-ils embauchés comme inspecteurs?

L'honorable M. Mazankowski: Ils représenteraient de toute évidence un réservoir dans lequel on pourrait puiser. Comme je l'ai déjà dit, nous explorons les diverses solutions qui s'offrent. Ils constituent de toute évidence une mine de talents qui pourrait être exploitée.

Pour l'instant, je crois qu'il est important de mettre en place un mécanisme qui non seulement assurera l'application efficace de l'esprit et de la lettre tant de la Loi que du règlement, mais qui y parviendra de la manière la moins coûteuse possible.

Le sénateur Turner: Monsieur le Ministre, pendant de nombreuses années la Commission canadienne des transports a exigé que le poste d'inspecteur soit occupé par un fonctionnaire des chemins de fer ayant plus de cinq années d'expérience. Je crois que cette exigence n'existe plus. Une personne qui n'est à l'emploi ni du CN ni du CP ni de quelque autre entreprise de chemin de fer pourra-t-elle poser sa candidature à un poste d'inspecteur des marchandises dangereuses?

L'honorable M. Mazankowski: Comme je l'ai dit, nous n'avons pas encore décidé de la façon dont nous appliquerons le règlement. Nous songeons à faire appel aux services de pompiers et de secours, d'agences de sécurité et d'autres organismes qui existent déjà plutôt que de créer une autre bureaucratie. Lorsque cette analyse sera terminée, je serai plus en mesure de vous répondre. Qu'elles que soient les circonstances et l'orientation que nous prendrons, les gens dont vous parlez, sénateur Turner, possèdent san saucun doute les connaissances et l'expérience qui nous aideront à nous acquitter de pareille tâche.

Le sénateur Turner: Autrement dit, lorsque viendra le moment de prendre les décisions finales, il est possible que vous fassiez appel à des cheminots?

[*Text*]

Hon. Mr. Mazankowski: Certainly. I detect a bias in that question.

Senator Turner: There is no bias, but I know what went on for about 40 years.

Senator Graham: Mr. Minister, I have a question with respect to your consultations with the provinces. Have those consultations been concluded?

Hon. Mr. Mazankowski: In an issue as complicated and vital as this, consultations have been extensive. They are still ongoing and, generally, I suspect more of the finer details have still to be considered. For example, we are asking them to give us their views on the matter of the type of enforcement agency that should be put in place. We hold the position that promoting safety is, to some extent, a shared responsibility. We think that the provinces have a certain stake in this as well, and we are sort of approaching it from that standpoint, and trying to work with them in defining the most effective mechanism or agency to do the jobs. I understand that there are still some difficulties with the province of Alberta with respect to that. Perhaps Mr. Monteith could comment on that.

Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements, Department of Transport: Mr. Chairman, the primary problem with the province of Alberta is that the Alberta Solicitor General's office believes this to be transportation legislation and, as such, they look at it from a somewhat different jurisdictional areas point of view than the federal approach. However, it is my understanding that these issues will be discussed by the Departments of Justice of the province and of the federal government, and they see no particular reason why there should be any holdup in the implementation of the regulations as far as Alberata is concerned. It is a matter of ironing out the details as to which jurisdiction will be used. The federal position is exactly the opposite from the provincial position.

Senator Graham: Is Alberta the only province that has raised the jurisdictional question?

Mr. Monteith: At this time it is the only province which is outstanding on this issue. All of the others, I understand, do not accept the Alberta position but do accept the federal position.

Senator Graham: Has any other province raised particular questions with respect to the kind of enforcement that you would insist upon in various regions of the country or are they taking a universal approach more or less?

Hon. Mr. Mazankowski: That is a matter that is currently being discussed. As a matter of fact, as late as February 27, when the last conference of ministers of transport was held, this issue was raised and discussed. We have invited their comments and suggestions and are now receiving some replies, and at an appropriate time we will have to make a clear decision on it. I do not think there is a real concern about how the enforcement is going to take place, other than the fact that there is a general desire to have some uniformity, and, of course, that would be very central to the whole approach. We are trying to do it in such a way that we can utilize some of the existing

[*Traduction*]

L'honorable M. Mazankowski: Certainement. Votre question me paraît tendancieuse.

Le sénateur Turner: Pas du tout, mais je sais ce qui s'est passé pendant une quarantaine d'années.

Le sénateur Graham: Monsieur le Ministre, j'aimerais vous poser une question au sujet de vos consultations avec les provinces. Ces consultations sont-elles terminées?

L'honorable M. Mazankowski: Une question aussi complexe et fondamentale que celle-là exige de longues consultations. C'est pourquoi elles ne sont pas encore terminées, mais je crois qu'il ne reste plus qu'à régler quelques détails. Par exemple, nous avons demandé aux intéressés quel type d'organisme de surveillance ils souhaitaient nous voir instituer. Nous sommes d'avis que la promotion de la sécurité constitue, dans une certaine mesure, une responsabilité partagée. Nous croyons que les provinces doivent y participer et nous abordons la question de ce point de vue, si vous voulez, en essayant de définir avec elles le genre de mécanisme ou d'organisme qui s'acquittera le plus efficacement possible de la tâche. Je crois comprendre que la province de l'Alberta offre une certaine opposition. Peut-être M. Monteith pourrait-il vous fournir des précisions.

M. John Monteith, directeur, Exigences des règlements, ministère des Transports: Monsieur le président, dans le cas de l'Alberta, la principale difficulté vient du fait que le cabinet du Solliciteur général de la province estime que cette question relève des lois sur le transport; partant de là, sa façon de percevoir les compétences diffère de celle du gouvernement fédéral. Toutefois, si j'ai bien compris, ces questions seront étudiées par le ministère de la Justice et rien ne semble à leur avis justifier le report de l'application du règlement en Alberta. Il ne reste plus qu'à régler quelques détails pour déterminer à quelle juridiction ressortit la question. La position du gouvernement fédéral est diamétralement opposée à celle de l'Alberta.

Le sénateur Graham: La province de l'Alberta est-elle la seule qui ait soulevé la question de la juridiction?

M. Monteith: A l'heure actuelle, seule l'Alberta pose un problème. Il semblerait que toutes les autres provinces rejettent la position de l'Alberta et acceptent celle du gouvernement fédéral.

Le sénateur Graham: Y a-t-il une autre province qui ait soulevé des points précis quant au type de mécanisme de surveillance que vous voudriez instaurer dans les diverses régions du pays, ou sont-elles toutes plus ou moins en faveur d'une approche universelle?

L'honorable M. Mazankowski: Cette question est actuellement à l'étude. En fait, elle a été soulevée et débattue encore le 27 février dernier à la conférence des ministres des Transports. Nous avons invités ceux-ci à nous transmettre leurs commentaires et leurs suggestions et, au moment opportun, nous devrons trancher la question. Je ne crois pas que l'on s'inquiète vraiment de la façon dont la surveillance sera assurée; toutefois, dans l'ensemble les provinces ont manifesté un désir d'uniformité, uniformité qui, bien entendu, serait essentielle à l'approche. Nous essayons de trouver une façon qui permette

[*Text*]

mechanisms rather than create another new level of bureaucracy.

Senator Graham: Has there been any discussion with respect to the possibility of the provinces assuming the responsibility for enforcement?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, there has. I alluded to it in my remarks when I suggested that we believe that matters of safety and the cost of providing a safe environment and its enforcement should be considered as a shared responsibility. If we could tap either the municipal police forces or the existing fire and emergency services, then we might be able to do it in a more cost-effective manner than creating another new army of inspectors.

Senator Graham: Does that mean that they would share in the costs?

Hon. Mr. Mazankowski: We have not got down to that stage in the negotiations, but it is certainly something that I would want to entertain and something that I have in the back of my mind. Just how successful we will be is another matter. We have worked through a number of hurdles during my administration and during my period as Minister of Transport and during the terms of the two previous ministers, the Honourable Jean-Luc Pepin and the Honourable Lloyd Axworthy. This process has been ongoing and we have been able to overcome most of the hurdles thanks to the patience and co-operation of all concerned. We sense that we will be able to do this as well. As I said, in the initial stages, particularly for the smaller trucking firms, the application of the regulations is going to be somewhat difficult, and we want to be as fair as we possibly can. We are not going to go out on the first day and throw the book at these people, because we know there has to be a learning process. Nonetheless, we must put in place the kind of mechanism that will clearly ensure that enforcement takes place.

Senator Graham: Everyone is in favour of safety, of course, and we all favour this kind of legislation, and I say that without hesitation. Apart from the jurisdictional problem and the question of enforcement, have any other major concerns about this legislation been expressed by individual provinces or any other interested groups?

Hon. Mr. Mazankowski: Not essentially by the provinces. None that are not solvable. I mentioned the trucking industry and there was some concern there that they would have liked to see a further delay of the application of the regulations which will come into effect on July 1. They would like perhaps another three to six months, but we have tried to sort that out. We think that we have reached an understanding that they can live with the current time frame. We have said that, if there are any specific areas where it would be very difficult for them to comply, we would be willing to make some exceptions, but not exceptions on a broad blanket basis. Therefore, as it now stands that seems to be the only area where we may have to move with some degree of flexibility. The other issue is sorting out the kind of policing and enforcement mechanism that we have to put in place.

[*Traduction*]

d'utiliser certains des mécanismes existants au lieu de créer un niveau bureaucratique supplémentaire.

Le sénateur Graham: A-t-on envisagé de charger les provinces d'appliquer le règlement?

L'honorable M. Mazankowski: Oui, en effet. J'y ai fait allusion lorsque j'ai dit que la responsabilité des questions inhérentes à la sécurité et aux frais s'y rapportant doit être plus partagée. Il pourrait effectivement être plus rentable de recourir aux forces municipales de la police ou aux services de pompiers et de secours existants que de constituer un nouveau régiment d'inspecteurs.

Le sénateur Graham: Cela signifie-t-il que les provinces partageraient les coûts?

L'honorable M. Mazankowski: Nous n'avons pas encore abordé cette question dans les négociations, mais j'aimerais bien qu'on envisage cette possibilité. Toutefois, je n'ai aucune idée de la mesure dans laquelle nous réussirons à la faire accepter. Nous avons franchi de nombreux obstacles lorsque mon parti était au pouvoir et que j'étais ministre des Transports, ainsi que pendant toute la durée du mandat des deux ministres précédents, les honorables Jean-Luc Pépin et Lloyd Axworthy. Le processus se poursuit et nous avons réussi à surmonter la plupart des obstacles grâce à la patience et à la collaboration de tous les intéressés. Nous croyons pouvoir surmonter celui-ci également. Comme je l'ai dit, surtout en ce qui concerne les petites entreprises de camionnage, l'application du règlement sera quelque peu difficile au début, et nous voulons être aussi justes que possible. Nous n'allons pas tout de suite les obliger à respecter le règlement à la lettre parce que nous savons qu'il faut leur donner le temps de s'y adapter. Quoi qu'il en soit, il nous faudra mettre sur pied le type de mécanisme qui permettra de garantir l'application du règlement.

Le sénateur Graham: Tout le monde est en faveur de la sécurité, bien entendu, et des lois de ce genre, et c'est sans hésitation aucune que je dis cela. Mis à part le problème que pose la juridiction et la question de l'application, d'autres provinces ou d'autres groupes intéressés ont-ils exprimé des préoccupations majeures à l'égard de ce projet de loi?

L'honorable M. Mazankowski: Pas vraiment, mais les provinces ne sont pas les seules en cause. Mais il n'est pas de problème insurmontable. J'ai mentionné plus tôt l'industrie du camionnage; elle aurait préféré que l'on sursoit à la mise en vigueur du règlement, prévue pour le 1er juillet. Les représentants aimeraient en retarder la mise en vigueur de trois à six mois peut-être, mais nous avons tenté de régler cette question et croyons être parvenus à leur faire accepter le délai. Nous leur avons dit que s'il leur était difficile de respecter certaines dispositions du règlement, nous serions disposés à faire quelques exceptions, mais aucune qui soit de portée générale. Par conséquent, à l'heure actuelle, c'est à ce seul égard que nous devons faire preuve d'une certaine souplesse. Par ailleurs, il reste à déterminer le type de mécanisme de surveillance et d'application qu'il nous faudra instaurer.

[*Text*]

Senator Stollery: Some four or five years ago in Toronto there could have been a major disaster because of cars overturning on the railway in Mississauga. There were at that time, and there still are, citizen groups and consumer groups who are very concerned about the transportation of dangerous materials, because, as the minister knows, both lines go directly through the city.

I realize this issue has concerned several Ministers of Transport. Could the minister briefly describe the consultations with these groups, who were directly involved in what could have been a major disaster, and which, as much as anything, led to the rewriting of the legislation on the transportation of hazardous materials?

Hon. Mr. Mazankowski: We have to recognize that, since the accident which occurred in Mississauga in November of 1979, a tremendous amount of work has been done in terms of procedures and of upgrading safety standards as they apply to the railway mode—that is, the placement speeds and cars.

Just recently, another CTC inquiry investigated the MacMillan Yard incident. It came up with some further recommendations having regard to the handling of empty cars which transport dangerous goods; the construction of tankers which carry dangerous goods; and the kind of marking or labelling.

I think it is fair to say that the accident which occurred out in Pembroke, had we not had in place the kinds of regulations that were ordered by the CTC, could have been another rather major accident. However, the placement of the cars that were carrying the dangerous goods was in compliance with the CTC regulations, and that, to some extent, averted what otherwise could have been a major disaster.

Groups such as Amtrak have continued to lobby vigorously for further tightening-up of regulations and the reduction of speeds. However, as you can appreciate, a balance has to be achieved. We could resolve the problem if we just stopped moving dangerous goods, but I am sure we all realize that that is impossible.

To the extent that we can move in a consistent manner towards more fully complying with what would probably be perceived as the ultimate in regulations pertaining to safety, we are doing that.

For example, Amtrak were pleased about the recommendations that came out of the MacMillan report. Those recommendations, which are now going to be turned into actual requirements of railways, will serve further to tighten up the way in which we handle dangerous goods.

As well, the advisory group which has been established, which represents the Advisory Council on Dangerous Goods, basically represents the interested groups. That will serve as a watchdog, so to speak, from the general public interest point of view and will monitor the situation on a continuing basis. That council is made up of representatives of the Canadian Environmental Law Association; the Canadian Society of Safety Engi-

[*Traduction*]

Le sénateur Stollery: Le déraillement de wagons dans la région de Toronto, à Mississauga plus précisément, aurait pu causer un véritable désastre. A cette époque - et se préoccupent encore - des groupes de citoyens et de consommateurs se préoccupaient du transport des marchandises dangereuses étant donné que, comme le sait le Ministre, les deux voies ferrées traversent directement la ville.

Je sais que cette question a préoccupé plusieurs ministres du Transport. Le Ministre pourrait-il brièvement nous décrire la façon dont se sont déroulées les consultations avec ces groupes qui ont été directement touchés par ce qui aurait pu se révéler une catastrophe et qui a donné lieu, au même titre qu'autre chose, à la révision de la loi sur le transport des marchandises dangereuses.

L'honorable M. Mazankowski: Il nous faut reconnaître que depuis l'accident de Mississauga en novembre 1979, une énorme tâche a été abattue tant sur le plan des procédés que sur celui du renforcement des normes de sécurité applicables aux chemins de fer; je fais allusion à la disposition des wagons et aux limites de vitesse.

Il y a quelque temps à peine, la Commission canadienne des transports a mené une autre enquête au sujet de l'incident de MacMillan Yard et fait d'autres recommandations relatives aux wagons vides destinés au transport de marchandises dangereuses, à la construction des wagons-citernes qui transportent également des marchandises dangereuses ainsi qu'à l'indication ou à l'étiquetage des contenus.

Je crois pouvoir dire que l'accident qui s'est produit à Pembroke aurait pu être bien plus grave si les règlements émanant de la Commission canadienne des transports n'avaient pas été respectés. Toutefois, la disposition des wagons qui transportaient les marchandises dangereuses était conforme aux règlements de la Commission, ce qui dans une certaine mesure, a permis d'éviter une catastrophe.

Les groupes comme Amtrak continuent d'exercer vigoureusement des pressions en vue du renforcement des règlements et de la réduction des limites de vitesse. Toutefois, vous vous en rendez compte, l'équilibre n'est pas encore atteint. Nous pourrions mettre fin au problème en cessant tout simplement de transporter des marchandises dangereuses, ce qui est impossible.

En fait, nous tentons, dans la mesure du possible, d'atteindre ce qui serait probablement perçu comme un idéal de sécurité.

Par exemple, Amtrak s'est dit satisfait des recommandations émanant du rapport MacMillan. Ces recommandations, qui prendront bientôt la forme d'exigences applicables aux chemins de fer, permettront de mieux réglementer le transport des marchandises dangereuses.

De même, le groupe consultatif qui a été mis sur pied, le Conseil consultatif sur les marchandises dangereuses, représente essentiellement les groupes d'intérêt. Ce conseil servira de gardien, si vous me permettez, des intérêts de la population et suivra la situation de près. Il est composé de représentants de l'Association canadienne du droit de l'environnement, de la Société canadienne de la santé et de la sécurité au travail, du

[*Text*]

neering; the Energy and Chemical Workers' Union; the Confederation of Canadian Municipalities; the Canadian Labour Congress; and the Canadian Association of Fire Chiefs. Those representatives, sitting on the Advisory Council under the chairmanship of the Director General, form I believe, a kind of monitoring group that will serve as a constant reminder of what we should be doing and doing in an orderly manner.

Of course, the CTC is continuing with its ongoing work in providing recommendations and ways and means of making the railway system safer as it applies not only to dangerous goods but to railway safety in all its aspects.

Senator Muir: With reference to the questions posed by Senators Macdonald and Graham regarding enforcement, the minister in his remarks mentioned municipal police forces, fire departments and others. Of course, in a number of cases, that will require more moneys to be expended by the municipalities. As far as I can ascertain, at the present time, most municipalities across the country are strapped financially.

Is any thought being given to assisting small or large municipalities which are financially strapped, to help them enforce these regulations?

Furthermore, what jurisdiction does a police force of a small town or even a large city have in terms of stopping an 18-wheeler and checking the cargo? How far can they go in this regard?

Hon. Mr. Mazankowski: As I said earlier, this is an issue where there should be some shared responsibility.

Senator Muir: Who is sharing what?

Hon. Mr. Mazankowski: We are certainly not abrogating our responsibility as the federal government. We have offered the legislation from the standpoint of interprovincial rail. All rail modes clearly come within federal jurisdiction.

However, as you know, highway transportation is somewhat different. Transportation by motor vehicle is a provincial responsibility, both intra-and interprovincial. In essence, any police force within the province has jurisdiction over anyone who is travelling on the highway system.

If we are talking about third parties or contracting out, we are talking in terms of not imposing an undue added burden. Since there would be a cost associated with that, we would be contracting out for those services as the federal government.

We are trying to explore whether, in fact, there is an existing enforcement agency which would do the job effectively. We will certainly work out the payment for those services on a shared basis. As I am sure you know, the weigh scales in each of the provinces are policed and monitored by local police forces, whether it be the RCMP or the provincial police. That is one option.

[*Traduction*]

Syndicat des travailleurs de l'énergie et de la chimie, de la Fédération des municipalités canadiennes, du Congrès du travail du Canada et de l'Association canadienne des chefs de pompiers. Ces représentants, qui siègent au conseil consultatif sous la présidence du directeur général, constituent, à mon avis, le type de groupe de surveillance qui ne manquera pas de nous rappeler constamment de faire ce que nous devons faire d'une façon ordonnée.

Bien entendu, la Commission canadienne des transports continue de présenter des recommandations et des propositions en vue de rendre le système ferroviaire plus sûr non seulement à l'égard du transport des marchandises dangereuses, mais à tous les autres égards.

Le sénateur Muir: Quant aux questions qu'ont posées les sénateurs MacDonald et Graham sur l'application du règlement, le Ministre a signalé la possibilité de recourir aux forces municipales de l'ordre, aux services de pompiers et autres. Bien entendu, nombre de municipalités devront engager des dépenses additionnelles. Autant que je sache, à l'heure actuelle, la plupart des municipalités du pays ne disposent pas des ressources financières nécessaires.

A-t-on songé à aider financièrement les petites et les grandes municipalités à appliquer le règlement?

Par ailleurs, on peut se demander si les policiers d'une petite ou même d'une grande ville ont le pouvoir d'arrêter un véhicule de 18 roues pour en vérifier le chargement? Quels sont leurs pouvoirs sur ce plan?

L'honorable M. Mazankowski: Comme je l'ai dit plus tôt, les responsabilités à cet égard doivent être partagées.

Le sénateur Muir: Qui partage quoi?

L'honorable M. Mazankowski: Le gouvernement fédéral ne niera certainement pas sa responsabilité. Nous avons rédigé le projet de loi en tenant compte des services interprovinciaux de transport ferroviaire. Toutes le voies ferrées ressortissent bien entendu à la compétence fédérale.

Toutefois, vous le savez, le transport sur les autoroutes est une question quelque peu différente. Le transport par véhicule motorisé est une responsabilité qui incombe aux provinces, aussi bien le transport intraprovincial qu'interprovincial. Essentiellement, toute personne utilisant les autoroutes est assujettie à l'autorité des forces de l'ordre de la province où elle se trouve.

Lorsqu'on parle d'affermage, de la possibilité de faire appel à des tiers, on évoque tout de suite la nécessité de ne pas imposer un fardeau excessif. Puisque cela présenterait des coûts, le Ministère adjugerait des contrats au nom du gouvernement fédéral pour la prestation de ces services.

Nous essayons de savoir s'il existe un organisme de réglementation qui serait capable de bien faire le travail. Les frais engagés pour ces services seront sans aucun doute partagés. Vous le savez, les bascules dans chacune des provinces sont surveillées et réglementées par les forces policières locales, que ce soit la GRC ou la police provinciale. Il s'agit là d'une option.

[*Text*]

I would be pleased to invite the views and comments of senators on this particular point. It is an issue that has not been resolved. We are looking at the application and the enforcement of rules and regulations in such a way that would be consistent with the spirit of the act. We are also doing it in a manner that would not necessarily create another burden of inspectors, that is, another burden of bureaucracy. If we can do it from within the existing mechanisms, we think that that would be the best way to go. We live in a day and age when we want to scale down the regulatory burden. We have adequate policing in our municipalities and provinces. If we were to install another layer of policing, it might be unduly burdensome and perhaps even result in some confusion.

We are not suggesting that we are going to impose unilaterally an additional burden. This would be a cost-sharing arrangement.

Mr. Monteith would like to add to that response.

Mr. Monteith: In the matter of compliance, there are three very clear areas of compliance required, those being the pre-transportation phase, the actual transportation phase itself, and the post-transportation phase.

Dealing first with the transportation phase—because that is certainly the simplest at this stage of the game—the modal inspectors currently in existence will continue doing the inspections in respect of rail, air and marine.

In the matter of road, there is total agreement between the federal and the provincial governments that the provincial people will do the actual on-highway inspections.

Where there are likely to be some differences—not differences of opinion, but differences of application—will be in the pre-transportation and post-transportation phases. Some provinces, because of the way in which the legislation is written and because of their particular make-up, are prepared to have in place facilities for doing the pre-transportation and the post-transportation phases. I am thinking in this respect particularly of Alberta and Manitoba.

Manitoba, about a year ago, introduced some new legislation that brought together under one department the transportation of dangerous goods, environmental/emergency areas, and the occupational health and safety areas.

Very clearly in Manitoba the pre and post-inspections would be done in-plant as distinct from the transportation mode, and the occupational health and safety inspectors are already in the plant.

These inspectors are already dealing with the types of goods being transported. They know the hazards involved. As a result, there isn't a great deal of training required to expand into that area insofar as the Province of Manitoba is concerned. The same is true of Alberta.

Some of the other provinces do not have as many of these explicit mechanisms in place, with the result that they would prefer to see the federal government take over the role of pre- and post-transportation inspection. It is particularly in the area

[*Traduction*]

Je serais heureux d'entendre les commentaires des sénateurs à ce sujet. Cette question n'a pas encore été réglée; nous essayons pour appliquer et faire respecter le règlement de trouver un moyen qui soit conforme à l'esprit de la loi. Nous ne voulons pas nécessairement imposer un autre fardeau aux inspecteurs, c'est-à-dire un autre fardeau administratif. D'après nous, la meilleure façon d'y arriver consisterait à utiliser les mécanismes existants. Nous vivons à une époque où nous voulons simplifier les règlements. Les services de surveillance assurés dans les provinces et les municipalités sont satisfaisants. La création d'un nouveau service ne constituerait qu'un fardeau excessif qui entraînerait peut-être une certaine confusion.

Nous n'allons pas imposer unilatéralement un fardeau supplémentaire, et les frais qui résulteraient de la mesure proposée seraient partagés.

M. Monteith pourrait peut-être vous donner plus de renseignements à cet égard.

M. Monteith: Il y a trois étapes où il faut veiller au respect du règlement, c'est-à-dire avant, pendant et après le transport.

Commençons d'abord par l'étape la plus simple à ce stade-ci, celle du transport; les inspecteurs actuels continueront de faire les inspections nécessaires dans le cas des marchandises transportées par train, par avion et par bateau.

En ce qui concerne le transport routier, le gouvernement fédéral et les provinces ont convenu sans réserve que les inspections sur les grandes routes ressortiraient à la compétence des provinces.

Il risque d'y avoir des divergences — non pas des divergences d'opinion, mais des divergences dans la mise en application des règlements — dans les étapes qui précèdent et qui suivent le transport. Certaines provinces, en raison de leur situation particulière et de la façon dont leurs lois sont libellées, sont prêtes à mettre sur pied des services qui s'occuperont des inspections avant et après le transport. Je pense surtout à l'Alberta et au Manitoba.

Le Manitoba a adopté, il y a un an environ, un nouveau projet de loi qui confiait à un seul ministère les questions du transport des marchandises dangereuses, de la protection de l'environnement, de la planification d'urgence ainsi que de la santé et de la sécurité professionnelles.

Il est évident que, au Manitoba, les inspections avant et après le transport seront faites sur place, et non pas en cours de route, alors que les inspecteurs de l'hygiène et de la sécurité au travail se trouvent déjà sur place.

Ces inspecteurs connaissent déjà les types de marchandises transportées. Ils connaissent bien les risques. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'avoir une très grande formation pour passer à ce domaine, pour ce qui est du Manitoba. Il en va de même pour l'Alberta.

Certaines des autres provinces ne disposent pas d'une organisation aussi poussée d'où elles préféreraient que le gouvernement fédéral s'occupe des inspections avant et après le transport. C'est dans ce domaine surtout que nous voulons utiliser

[*Text*]

of pre- and post-inspection that we are looking at using the local fire-fighting services. The municipal bylaws often require pre-knowledge on the part of the fire-fighting services in terms of where the goods are stored and how a fire involving such goods is to be handled.

The preliminary indications are that having the municipal fire-fighting services involved would be a very cost-effective way of handling the pre-and post-inspection requirements.

Senator Muir: This type of thing would result in additional duties insofar as the various police forces are concerned. I take it that as of this time you have not worked out any arrangements regarding remuneration or additional assistance for those who will have additional duties as a result of the coming into force of these regulations?

Hon. Mr. Mazankowski: My understanding is that that has all been agreed to by the provinces in respect of the on-highway inspection program.

Senator Muir: Many of these vehicles travel through our cities, towns and villages. Are you saying that the provinces are in turn going to assist financially the various police forces involved in this process?

Hon. Mr. Mazankowski: That is my understanding.

The Chairman: Before giving the floor to Senator Fairbairn, I should inform the members of the committee that the Minister has to leave in about two minutes in order to attend a cabinet meeting.

Hon. Mr. Mazankowski: You will get more precise answers once I leave.

Senator Fairbairn: I was a little bit concerned when it was mentioned earlier that there was a jurisdictional dispute with the Province of Alberta—although, Minister, if anyone can make the light shine through, I am sure it would be yourself.

Are you confident that this dispute will be resolved before July 1, when the regulations come into effect? And if not, what effect will that have on the enforcement of the regulations in the Province of Alberta? Would that mean that the federal government would assume the total obligation in respect of the enforcement of these regulations, or exactly what would happen?

Hon. Mr. Mazankowski: As I understand it, the issue is not whether Alberta is for or against the regulations.

Senator Fairbairn: I understand that. I understand that the issue is one of jurisdiction.

Hon. Mr. Mazankowski: It goes back to the issue of peace, order and good government and the views of the Province of Alberta on that. If that issue is not resolved, there will be a working arrangement put in place, and that arrangement will remain in place until the larger question is resolved.

It is not that the Province of Alberta is adamantly refusing to go along. It is prepared to go along and work out an interim arrangement, if necessary, pending the resolution of this dispute. It is a matter of principle with the Province of Alberta, I suspect, more than simply a matter of working toward a mechanism that will work.

[*Traduction*]

les services d'incendie locaux. Les règlements municipaux exigent souvent que ces services sachent où se trouvent les marchandises et comment maîtriser un incendie pour ce type de marchandises.

Selon les indications préliminaires, il serait très rentable que les services municipaux de lutte contre les incendies s'occupent des inspections avant et après le transport.

Le sénateur Muir: Cela aurait pour effet d'accroître la charge de travail des divers services de police. Je présume que vous n'avez pas encore conclu d'ententes en ce qui concerne la rémunération ou l'aide additionnelle offerte à ceux qui auront des fonctions supplémentaires à remplir en raison de l'entrée en vigueur de ces règlements?

L'honorable M. Mazankowski: Je crois comprendre que toutes les provinces ont donné leur accord au programme d'inspection des marchandises sur les grands-routes.

Le sénateur Muir: Bon nombre de ces véhicules traversent nos villes et villages. Les provinces ont-elles l'intention d'aider financièrement les divers services policiers intéressés?

L'honorable M. Mazankowski: Oui.

Le président: Avant de céder la parole au sénateur Fairbairn, je voudrais informer les membres du Comité que le Ministre doit nous quitter dans deux minutes environ pour assister à une réunion du Cabinet.

L'honorable M. Mazankowski: Vous aurez des réponses plus précises une fois que je serai parti.

Le sénateur Fairbairn: J'ai été un peu inquiète d'apprendre tout à l'heure qu'il y avait un conflit de compétence avec la province de l'Alberta - et je suis sûr, monsieur le Ministre, que vous êtes le seul à pouvoir nous éclaircir là-dessus.

Croyez-vous que ce conflit sera réglé avant le 1er juillet, soit lorsque le Règlement entrera en vigueur? Sinon, quelles répercussions cela pourra-t-il avoir sur l'application des règlements en Alberta? Cela veut-il dire que le gouvernement fédéral sera obligé d'assumer toute la charge de la mise en application de ce Règlement? Que va-t-il arriver au juste?

L'honorable M. Mazankowski: La question n'est pas de savoir si l'Alberta est pour ou contre le Règlement . . .

Le sénateur Fairbairn: Je comprends. Il s'agit d'un conflit d'attributions.

L'honorable M. Mazankowski: C'est une question de paix, d'ordre et de bon gouvernement et du point de vue de l'Alberta à ce sujet. Si le problème n'est pas réglé, nous conclurons une entente qui durera jusqu'à ce qu'il le soit.

Ce n'est pas que l'Alberta refuse catégoriquement de donner son accord. Elle est prête à conclure une entente provisoire, au besoin, en attendant que ce conflit soit réglé. Je suppose qu'il s'agit pour l'Alberta d'une question de principe, plutôt que de trouver un mécanisme qui fonctionnera.

[*Text*]

The government of Alberta has some concern that there is the possibility that the legislation may be challenged in court, and they are simply flagging it.

So, while it is a concern, it in no way should impede the progress of our moving ahead with the application of the regulations and their enforcement.

Senator Fairbairn: And there would be an interim arrangement put in place pending the resolution of the dispute?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes.

Senator Macdonald: Just a short observation, Mr. Chairman. What Senator Muir and I are concerned with is the passage of dangerous goods from mainland Nova Scotia to Newfoundland.

I expect that your agreement with the Province of Nova Scotia would be that the provincial officials would carry out inspections pursuant to these regulations in the same manner as they now carry out inspections in respect of load limits, and that type of thing.

As I understand it, the local fire departments already assume that obligation. They already have in place plans to deal with an emergency involving dangerous goods.

Senator Graham: I would be more concerned with dangerous goods coming the other way; that is, from Newfoundland to Nova Scotia.

Hon. Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will ask Mr. Monteith to respond to that question.

Mr. Monteith: Mr. Chairman, with respect to dangerous goods transported by ferry between Newfoundland and mainland Canada, it should make absolutely no difference. The only difference will be that the goods will be more visible now because of the safety marking requirements, which will be in place effective July 1 next.

This type of transport has gone on now for a number of years in accordance with the Canada Shipping Act regulations. So I do not see any particular problem. There may be a bit more visibility because of the markings. In the past, the safety marking was not required. Now it is required.

Senator Graham: Quite obviously, Minister, you and your officials have examined existing legislation in other jurisdictions in respect of the transportation of dangerous goods. After a careful examination of existing registration in other countries, or other jurisdictions, do you feel you have come up with something in this particular piece of legislation that you consider to be innovative in respect of this very important subject?

Hon. Mr. Mazankowski: Mr. Monteith has been at this longer than I, so I shall ask him to respond.

Mr. Monteith: Mr. Chairman, there are some parts of the Transportation of Dangerous Goods regulations that are innovative. The big claim to fame, perhaps, of these regulations would be that we are trying to put together a single, cohesive set of regulations which would be compatible not only

[*Traduction*]

Le gouvernement de l'Alberta est préoccupé par le fait que cette mesure législative risque d'être contestée devant les tribunaux et il essaie tout simplement d'attirer l'attention sur ce fait.

Toutefois, bien que ce soit un problème, cela ne devrait pas nous empêcher de mettre en application le Règlement et d'assurer qu'on les respecte.

Le sénateur Fairbairn: Une entente provisoire sera conclue en attendant la résolution de ce différend?

L'honorable M. Mazankowski: Oui.

Le sénateur Macdonald: J'ai une petite remarque, monsieur le président. Le sénateur Muir et moi-même sommes préoccupés par la question du transport de marchandises dangereuses entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

Je m'attends à ce que votre entente avec la Nouvelle-Écosse précisera que les autorités provinciales effectueront les inspections conformément à ce Règlement, tout comme elles le font actuellement pour les limites de charge et autres choses de ce genre.

Les services incendie locaux assument déjà cette responsabilité. Ils ont déjà des plans pour parer à toute éventualité mettant en cause des marchandises dangereuses.

Le sénateur Graham: Je serais beaucoup plus préoccupé par le transport des marchandises dans l'autre sens, c'est-à-dire de Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse.

L'honorable M. Mazankowski: Monsieur le président, je demanderai à M. Monteith de répondre à cette question.

M. Monteith: Monsieur le Président, en ce qui concerne les marchandises dangereuses transportées par traversier entre Terre-Neuve et le continent canadien, cela ne devrait poser aucun problème. La seule différence qu'il peut y avoir est que les marchandises seront maintenant plus visibles en raison des plaques qui y seront apposées à partir du 1er juillet.

Ce genre de transport se pratique depuis un certain nombre d'années conformément au Règlement découlant de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je ne vois donc pas de problème. Les marchandises seront peut-être un peu plus visibles en raison des plaques. Il n'était pas nécessaire d'identifier les marchandises par le passé comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Le sénateur Graham: Il est évident, monsieur le ministre, que vous et vos fonctionnaires avez examiné les lois concernant le transport des marchandises dangereuses qui existent dans d'autres juridictions. Après un examen approfondi des lois existant dans d'autres pays, dans d'autres juridictions, croyez-vous avoir mis au point un projet de loi innovateur en ce qui concerne cette question très importante?

L'honorable M. Mazankowski: M. Monteith a une plus longue expérience que moi dans ce domaine. Je lui demanderai donc de répondre à cette question.

M. Monteith: Monsieur le président, certaines parties du Règlement concernant le transport des marchandises dangereuses sont nouvelles. Nous pourrons être fiers d'avoir essayé de regrouper toute une série de règlements qui formeront un tout cohérent et qui seront compatibles non seulement avec les

[*Text*]

with the various modal regulations in place in Canada but with Title 49 and CFR's in the U.S.A. and with the various international agreements to which Canada is a signatory—namely, the IMDG code for marine and the ICAO requirements for air.

Marrying all of these things together has been a fairly major task, and in that sense it has been innovative. In the past, this type of regulation tended to be fragmented, and in many countries it still is fragmented.

The Chairman: Honourable senators, the minister now has to leave. On your behalf, I thank him for his appearance here this morning and for his presentation. However, Mr. Monteith will continue to answer your questions. You are now the witness, Mr. Monteith. Do you have anything to add?

Mr. Monteith: Thank you, Mr. Chairman. I do not have a prepared text. I came expecting to answer questions on either the act or the regulations, and in that respect there are a number of areas that have not been expanded on to any great degree. I am thinking, in terms of the act, of some of the limitations on the powers of the minister. There are some limitations there that, in some cases, involve potential safety considerations. I am open for questions, or I can run through the regulations.

Senator Muir: Mr. Chairman, Mr. Monteith says that he can run through the regulations. But from the size of the regulations, he will have to be doing some running.

Mr. Monteith, this is just an observation: In the Town of North Sydney the TransCanada Highway by-pass to Sydney runs very close to the water supply. Many vehicles are rolling around what is a very big turn. It is a source of worry for ordinary people. Business, labour and others say that one day a big vehicle will roll over and pollute the water supply. It could poison the water supply for the Town of North Sydney, Sydney Mines and the surrounding areas. Is there anything in your proposal that would allow assistance to be provided in such cases, to erect barriers and so on, to make it safer? This has been a longstanding problem. Like most bureaucrats and politicians, everyone talks about it, but no one has done much about it over the years. Is anything whatsoever being done to take care of what could be a highly hazardous and dangerous situation?

Mr. Monteith: There is nothing specific in the regulations to address this particular problem. We have initiated and carried out discussions with various provincial officials on matters related to this, such as transportation over bridges and through tunnels, where the same situation arises. We would like to have a uniform application of reasonableness in such a way that these problems can be handled. We note that many accidents on highways occur at interchanges. Perhaps some consideration should be given to putting in specific catch-basins, because an accident will happen. We cannot always prevent an accident, but we could perhaps prevent any disastrous consequences. We can never guarantee 100 per cent that there will be no accident. Statistics indicate that something in excess of 65 per cent of truck accidents occur at interchanges. Therefore

[*Traduction*]

divers règlements qui existent au Canada, mais également avec le Titre 49 et les CFR aux États-Unis, ainsi qu'avec les divers accords internationaux dont le Canada est signataire, c'est-à-dire le Code IMDG pour la marine et les règlements de l'OACI pour l'aviation.

Le fait de concilier toutes ces choses a demandé beaucoup de travail. On peut dire dans ce sens que nous avons fait preuve d'innovation. Par le passé, ces règlements avaient tendance à être fragmentés comme c'est encore le cas aujourd'hui dans bon nombre de pays.

Le président: Honorables sénateurs, le Ministre doit nous quitter. Je tiens à le remercier en votre nom pour sa présence ici ce matin et pour son exposé. Nous entendrons maintenant M. Monteith, Directeur des Exigences des règlements du ministère des Transports. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Monteith: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas de texte rédigé. Je pensais répondre à vos questions sur la Loi ou sur le Règlement pour lesquels certains sujets n'ont été que brièvement abordés. Je pense entre autres, en ce qui concerne la Loi, à certaines des limitations des pouvoirs du Ministre. Or, certaines pourraient nuire à la sécurité. Je peux répondre à vos questions, ou vous donner un aperçu du Règlement.

Le sénateur Muir: M. Monteith dit qu'il peut nous donner un aperçu du Règlement, mais vu la grosseur du document, ce serait plutôt un survol.

Monsieur Monteith, une simple remarque d'abord. Dans la ville de North Sydney, la déviation de l'autoroute transcanadienne en direction de Sydney passe près de réserves d'eau. De nombreux véhicules passent dans ce grand virage. Les gens s'inquiètent. L'entreprise, les syndicats et d'autres disent qu'un jour un gros camion manquera la courbe et polluera les réserves d'eau. Un tel accident pourrait empoisonner les réserves d'eau de la ville de North Sydney, de Sydney Mines et des régions avoisinantes. Votre proposition contient-elle des mesures permettant d'atténuer ce genre de risque — par exemple en construisant un rail de sécurité ou en rendant la courbe beaucoup moins dangereuse? C'est un problème qui dure depuis longtemps. Comme la plupart des bureaucrates et des politiciens, tout le monde en parle, mais personne n'a vraiment fait quelque chose. Fait-on quoi que ce soit pour corriger cette situation qui pourrait être très dangereuse?

M. Monteith: Rien dans le Règlement ne traite de ce problème en particulier. Nous avons eu des entretiens avec plusieurs fonctionnaires provinciaux sur des questions comme celle-là, comme le transport sur les ponts et dans les tunnels, parce que c'est partout la même situation. Nous voudrions trouver une solution uniforme et raisonnable. Dans le cas des autoroutes, nous savons que de nombreux accidents se produisent dans les échangeurs. On pourrait peut-être envisager la construction de bassins collecteurs parce que les accidents sont inévitables. Nous ne pouvons peut-être pas toujours prévenir les accidents, mais nous pouvons peut-être empêcher qu'ils aient des conséquences désastreuses. Il est impossible de garantir qu'il n'y aura jamais d'accident. D'après les statistiques, plus de 65p. 100 des accidents de camions se produisent dans

[*Text*]

we are actively discussing this matter with provincial officials to determine how it should be handled, specifically concerning bridges and tunnels. That is another area where we have some concern. Normally the jurisdiction for routing is a provincial matter.

Senator Muir: I realize that, but in this particular situation there is no place for a catch-basin. The catch-basin in this case is the water supply, the lake.

Mr. Monteith: It may be a matter of reducing speed or putting up barriers. There are a number of actions that could be taken. I do not believe that the Town of North Sydney is unique in Canada. There are numerous lake situations where water supplies in particular are potentially in danger.

Senator Muir: It will be unique to those who swallow the water if it becomes poisoned. Many municipal bodies have talked about erecting a concrete wall of sufficient thickness extending many hundreds of feet, so that, if an accident occurred, the vehicle might hit the abutment but a spillage might be prevented. However, municipal authorities cannot afford to build such a wall.

The Chairman: That would be an expensive solution.

Senator Muir: I realize that, but it is more expensive to have law suits, legal cases, and having to bury people who drank the water before they knew anything about it. Vehicles go through that area at 2 or 3 o'clock in the morning, and an accident could happen. It is something to think about.

Senator Graham: As I understand it, there is no differentiation between speed limitations for the transportation of any other kind of goods and the transportation of dangerous goods. Is that correct?

Mr. Monteith: On the highway, that is correct.

Senator Graham: Has any consideration been given to imposing stricter regulations and lowering the speed limit for the transportation of dangerous goods; also to restrict the time of day at which those dangerous goods can be transported on the highway?

Mr. Monteith: Those are exactly the areas that we have been discussing, and will be discussing, with the provinces, particularly as they relate to bridges and tunnels: What is restricted, when a vehicle is allowed to cross a bridge, when it is allowed to go through a specific area, and the speed at which it may proceed. Those are areas that are being addressed and could potentially come up in the regulations at some future date.

Senator Graham: Have the qualifications and the capabilities of those who handle the huge trucks—namely, the drivers—been taken into consideration?

Mr. Monteith: Yes. The qualifications, et cetera, are included in part 9 of the regulations. Perhaps I could quickly run through some of the regulations. I understand that many of you may not have seen the regulations for some time and it does look as if it is a formidable document. In fact, there are only about 90 pages of regulatory text. The balance is schedules and lists. Of course, depending upon what the spe-

[*Traduction*]

les échangeurs. Nous essayons donc de trouver une solution, en collaboration avec les fonctionnaires provinciaux, particulièrement en ce qui concerne les ponts et les tunnels. Ces cas nous inquiètent aussi. Normalement, tout ce qui concerne les trajets relève des autorités provinciales.

Le sénateur Muir: Je m'en rends bien compte, mais dans le cas qui m'intéresse, il n'y a pas suffisamment de place pour construire un bassin collecteur. Là, le bassin c'est la réserve d'eau, le lac.

M. Monteith: On pourrait peut-être réduire la vitesse autorisée ou construire des barrières. Plusieurs solutions seraient possibles. Je ne crois pas que la ville de North Sydney soit la seule dans ce cas au Canada. Il y a de nombreux endroits où des lacs constituant des réserves d'eau risquent d'être pollués.

Le sénateur Muir: Pour ceux qui boiront de l'eau contaminée, la situation sera unique. De nombreux organismes municipaux ont parlé de construire un mur de béton suffisamment épais sur plusieurs centaines de pieds de façon à éviter le déversement de produits dangereux dans l'eau en cas d'accident. Cependant, les autorités municipales n'ont pas les moyens de construire ce genre de mur.

Le président: Cela serait une solution coûteuse.

Le sénateur Muir: Je vous l'accorde, mais ce n'est rien à côté des coûts des procès et de la mort des gens qui auront bu cette eau en toute innocence. Il y a de la circulation dans ce secteur même à deux ou trois heures du matin et il pourrait y avoir un accident. Cela fait réfléchir.

Le sénateur Graham: Que je sache, il n'y a pas de limite de vitesse particulière pour le transport des marchandises dangeureses. Est-ce exact?

M. Monteith: Sur l'autoroute, c'est exact.

Le sénateur Graham: A-t-on envisagé d'imposer des règlements plus stricts, de réduire la limite de vitesse pour le transport des matières dangereuses et de limiter les heures auxquelles ces marchandises dangereuses peuvent être transportées sur une autoroute?

M. Monteith: C'est exactement ce dont nous discutons et continuerons de discuter avec les provinces, particulièrement en ce qui concerne les ponts et les tunnels: ce qui est limité, quand un véhicule est autorisé à traverser un pont, quand il est autorisé à passer dans un secteur donné, et la vitesse à laquelle il peut le faire. Nous étudions actuellement ces questions, ce qui pourrait éventuellement aboutir à un règlement.

Le sénateur Graham: Est-ce que les qualifications et la compétence des conducteurs de camions lourds ont été prises en considération?

M. Monteith: Oui. Les qualifications, et cetera, figurent à la partie IX du Règlement. Je pourrais peut-être vous donner un aperçu du Règlement. Je crois que beaucoup d'entre vous ne l'avez pas consulté depuis longtemps et c'est effectivement un document impressionnant. En fait, il n'y a qu'environ 90 pages de texte réglementaire. Le reste est constitué d'annexes et de

[*Text*]

cific function is, you need to know more or less of the regulations.

Part I deals with interpretation and it is primarily a listing of definitions which are used throughout the regulations.

Part II is the application section and deals with not only the application but some exemptions and some prohibitions.

Part III is the classification, and as an example I would not expect a trucker or a police enforcement agency on the highway to be totally familiar with the classification section in Part III. The classification section utilizes the United Nations system, essentially, with some additions and a few exceptions, but this brings it into phase with most of the world. There are some differences between this classification system and that of the United States, notably in the area of explosives and an area where Canada has added corrosive gases which include ammonia and chlorine. In the United States chlorine tends to be carried simply as a compressed gas with the word "chlorine", and that really does not spell out the hazard to any great degree. I would submit that chlorine is a bit worse than a compressed gas.

Parts IV and V of the documentation are safety margins. These are the areas one would expect the actual carriers to be most familiar with. Initially they will be supplied the documentation by the consignee. On this documentation there will be required information such as the correct shipping name; the classification; the UN identification number; any emergency responses to plants that are required; a telephone number to initiate the plant and a number that will identify that plant. Any special instructions for handling the dangerous goods will also be in this documentation. The carrier is given this information to begin with and that is the reason he does not require any significant degree of training and classification. He will have to recognize a proper shipping name; he would have to be conversant with the appropriate placards and safety marks for specific classifications.

Parts VI, VII and VIII of the regulations are really skeletal parts because we have not yet addressed such items as the containment devices, the cylinders, the tanks and the packagings. The existing modal regulations at this time will continue to address these. Within Part VII there is also a requirement for emergency response planning. There is a listing of approximately 300 chemicals in schedule 12 in the regulations for which a specific summary of emergency response planning is required. This is somewhat innovative as to the last question, as similar things have been tried in the past, but this is the first time that I am aware of that a specific requirement for a plan can be initiated by a simple telephone call.

The first few sentences in Part IX address the training requirements. Those requirements are tied to the employees with specific duties and to the satisfaction of the employer. The employee must carry a certificate of training, with some exceptions. The responsibilities of the deck watch officer do not require him to carry a certificate of training. The reporting requirements for an immediate emergency situation and the 30-day requirement, which really reflect those items that

[*Traduction*]

listes. Evidemment, ce que chacun doit connaître du Règlement dépend de sa fonction.

La Partie I porte sur l'interprétation. Elle contient surtout une liste des définitions des termes utilisés dans le Règlement.

La Partie II porte sur l'application, mais aussi sur certaines exemptions et interdictions.

La Partie III est la classification et, pour donner un exemple, je ne m'attendrais pas d'un camionneur ou d'un policier qui patrouille l'autoroute qu'ils connaissent sur le bout des doigts la classification figurant à la Partie III. Cette classification repose essentiellement sur le système des Nations unies à quelques additions et exceptions près, mais elle est conforme à celle de la plupart des autres pays. Ce système de classification n'est pas identique à celui des États-Unis, notamment dans le domaine des explosifs, et dans celui des gaz comprimés où le Canada distingue les gaz corrosifs, ce qui comprend l'ammoniac et le chlore. Aux États-Unis, le chlore est généralement transporté sous forme de gaz comprimé, avec la simple mention «chlore», ce qui ne donne aucune indication du danger. Or, d'après moi, le chlore est quand même un peu plus dangereux qu'un simple gaz comprimé.

Les Parties IV et V du Règlement concernent les indications de danger. Ce sont les parties que les camionneurs devraient connaître le mieux. Ils reçoivent les documents nécessaires du destinataire. Ces documents doivent contenir des renseignementns précis comme l'appellation réglementaire, la classification, le numéro d'identification UN, un résumé de plan d'urgence, un numéro de téléphone à composer pour la mise en oeuvre du plan d'urgence et un numéro de référence identifiant ce plan. Toute instruction spéciale pour la manutention des matières dangereuses figurera également dans les documents. Comme on donne ces renseignements d'emblée au transporteur, il n'a besoin ni d'une formation particulière, ni de connaître la classification. Il doit pouvoir reconnaître une appellation réglementaire et connaître les indications de danger et les plaques correspondant à des classifications précises.

Les Parties VI, VII et VIII du Règlement sont en fait encore à l'état embryonnaire parce que nous n'avons toujours pas étudié certaines questions comme les conteneurs, les citernes portables, les citernes et les emballages. Ces questions continuent de relever du règlement actuel sur les véhicules automobiles. La Partie VII exige entre autres la planification des interventions d'urgence. L'annexe 12 contient une liste d'environ 300 produits chimiques pour lesquels on exige un résumé précis des plans d'intervention d'urgence. C'est un peu une innovation car même si des mécanismes analogues ont été expérimentés dans le passé, c'est la première fois, que je sache, qu'il est possible de mettre en oeuvre un plan d'intervention sur un simple coup de fil.

Les premières phrases de la Partie IX portent sur les règles régissant la formation. Ces règles visent les employés ayant des tâches précises et dépendent de l'employeur. Mis à part quelques exceptions, les employés doivent avoir sur eux un certificat de formation. Par exemple, un officier de quart à la passerelle n'a pas besoin d'avoir un certificat de formation sur lui. L'obligation de signaler immédiatement toute situation d'urgence et le rapport dans les cinquante jours qui viserait en

[*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 2l 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

[*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 curs 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 pendnt 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 duministre 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

[*Text*]

for the transportation of these goods, the carrier will have to be bonded and have adequate insurance coverage.

Mr. Monteith: The regulations at this time do not address the question of insurance. However, I think your question is correct in that there are likely to be some increased premiums for companies with people records in the transportation of dangerous goods.

Particularly in the expanded Part VII, which will deal with handling, and Part VIII, which will deal with the actual transportation, there has been a great deal of pressure from the provinces, particularly, to include a reference to a minimum level of insurance coverage. That may mean some additional cost.

Senator Thériault: Does the Minister of National Defence, when transporting military goods, have power to supersede these regulations?

Mr. Monteith: In Part II of the regulations, you will find an exemption for the Minister of National Defence and goods transported within the control of the Department of National Defence.

Senator Thériault: I presume, therefore, you have nothing to say about the transportation of goods by the Department of National Defence.

Mr. Monteith: It has been completely exempted.

Senator Macdonald: Did I understand you to say, Mr. Monteith, that matters involving packaging are outside the purview of these regulations?

Mr. Monteith: At this time, yes. However, there are some brief requirements for aerosol containers.

Senator Macdonald: Are these within the jurisdiction of some other body?

Mr. Monteith: At this time, for all of the modes except road, there are existing regulations on containment. We are currently drafting additional Parts VI, VII and VIII to handle this situation.

Senator Macdonald: So this is to come?

Mr. Monteith: Yes, it will probably come later this year.

Senator Graham: At the present time, how do you envisage these "inspectors" would be appointed?

Mr. Monteith: Dealing first with the highway area, this will be done entirely by the provinces. The provinces will recommend to us the names of inspectors to be designated under the act.

These inspectors will be trained provincially. Many of the provinces currently have training schemes and some have many inspectors trained at the regulation level already published.

In terms of existing inspectors and the other modal agencies, such as the CTC and the Coast Guard, we will simply be taking the advice from these modal agencies.

[*Traduction*]

de ces marchandises, le transporteur devra être couvert par une garantie suffisament assurée.

M. Monteith: A l'heure actuelle, le règlement n'aborde pas la question d'assurance. Vous avez toutefois raison de poser cette question, car il est probable que les sociétés transportent des marchandises dangereuses et dont les performances sont médiocres devront payer des primes plus élevées.

Les provinces ont beaucoup insisté pour faire insérer une disposition sur un niveau minimal d'assurance, notamment dans la partie VII élargie, qui portera sur la manutention, et dans la partie VIII, qui traitera du transport comme tel. Il pourra en résulter des frais d'assurance supplémentaires.

Le sénateur Thériault: Lorsqu'il s'occupe du transport de marchandises militaires, le ministre de la Défense nationale a-t-il le pouvoir de remplacer ce règlement?

M. Monteith: La partie II du règlement renferme une disposition d'exemption visant le ministre de la Défense nationale et les marchandises transportées sous la direction de son ministère.

Le sénateur Thériault: Donc, je présume que vous n'avez rien à dire au sujet du transport de marchandises par le ministère de la Défense nationale.

M. Monteith: Il a été entièrement exempté des dispositions du règlement.

Le sénateur Macdonald: Dois-je comprendre, monsieur Monteith, que les questions concernant l'emballage ne relèvent pas de ce règlement?

M. Monteith: A l'heure actuelle, oui. Toutefois, le règlement renferme quelques courtes conditions au sujet des conteneurs aérosol.

Le sénateur Macdonald: Ces questions relèvent-elles de quelque autre organisme?

M. Monteith: A l'heure actuelle, il existe des règlements sur les conteneurs pour tous les modes de transport, sauf le transport routier. Nous rédigeons actuellement d'autres parties VI, VII et VIII pour régler cette situation.

Le sénateur Macdonald: Cela arrivera donc?

M. Monteith: Oui, probablement plus tard cette année.

Le sénateur Graham: Pour le moment, selon vous, comment ces «inspecteurs» seront-ils nommés?

M. Monteith: Tout d'abord, pour ce qui est du transport routier, cette question incombera entièrememnt aux provinces, qui nous proposeront les noms d'inspecteurs à nommer aux termes de la loi.

Ces inspecteurs seront formés dans les provinces. Bon nombre d'entre elles disposent actuellement de programmes de formation, et certaines possèdent déjà beaucoup d'inspecteurs formés selon le niveau déjà énoncé dans le règlement.

Pour ce qui est des inspecteurs actuels et des autres organismes de transport, tels que la CCT et la Garde côtière, nous leur demanderons simplement conseil.

[*Text*]

We have in place in Canada at the moment at regional locations, in Halifax, Montreal, Toronto, Winnipeg, Saskatchewan and Vancouver, regional inspectors who will be designated.

Additional inspectors will be brought on board immediately the Treasury Board submission is approved.

The level of training which has already been given to these inspectors will be given to all other inspectors, either directly by the department in the National Capital area or by taking the training facility to areas where the inspectors are required. Inspectors who are competent as a result of these training courses will be designated.

Senator Graham: Have you yet made an estimate of how many new positions will be created?

Mr. Monteith: I would suggest that, at the federal level only for the year 1985-86, we are rationing for an additional 26; and for 1986-87 we are asking for an additional 43. Those numbers may be modified as a result of any agreement which is entered into with third parties. Clearly, if third-party agreements are reached with, say, the local fire prevention officers, they will have to increase their establishment, and some funding will be required from the federal or provincial governments, or both, to provide this extra level of resource for the fire prevention officer. That is, at least, a partial answer to your question.

Senator Graham: Do you suppose it will run into hundreds of jobs across the country?

Mr. Monteith: No, I doubt that it will run into hundreds of jobs across the country.

Senator Graham: Will the responsibility of appointing these people rest with the federal Minister of Transport?

Mr. Monteith: As far as the areas under federal jurisdiction go, such as in-plant inspections, yes.

Senator Graham: And have you determined how the local appointments will be made?

Mr. Monteith: Because of the dual area of jurisdiction, the local appointments would be made under both the provincial act and the federal act.

Senator Graham: Presumably these positions would be open to competition.

Mr. Monteith: There would be some form of competition, I would presume, yes.

The Chairman: If there is nothing further, it remains only for me to thank Mr. Monteith for his assistance.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Il existe actuellement dans les régions, soit à Halifax, à Montréal, à Toronto, à Winnipeg, en Saskatchewan et à Vancouver, des inspecteurs régionaux qui seront nommés aux termes de la loi.

D'autres inspecteurs le seront immédiatement après que la présentation au Conseil du trésor aura été approuvée.

Le niveau de formation déjà donné à ces inspecteurs le sera également à tous les autres, soit directement par le ministère, dans la région de la Capitale nationale, soit par l'aménagement d'installations de formation dans les régions où les inspecteurs sont nécessaires. Ceux qui auront suivi avec succès les cours de formation seront désignés.

Le sénateur Graham: Avez-vous déjà fait une estimation du nombre de nouveaux postes qui seront créés?

M. Monteith: A mon avis, seulement au niveau fédéral, pour l'année 1985-1986, nous demandons 26 postes supplémentaires; et pour 1986-1987, nous demandons 43 postes supplémentaires. Ces chiffres pourront être modifiés à la suite de toute entente conclue avec des tiers. De toute évidence, si des ententes sont conclues avec, par exemple, les agents de prévention des incendies d'une localité, ces derniers devront augmenter leurs effectifs, et obtenir certains fonds du gouvernement fédéral ou des provinces, ou de deux, afin de fournir les ressources supplémentaires qui leur seront nécessaires. Cela répond, du moins en partie, à votre question.

Le sénateur Graham: Présumez-vous que des centaines d'emplois seront créés dans le pays?

M. Monteith: Non, je doute que ce soit le cas.

Le sénateur Graham: Le ministre fédéral des Transports sera-t-il chargé de nommer ces personnes?

M. Monteith: Oui, pour ce qui est des questions relevant du gouvernement fédéral, comme les inspections à l'intérieur de bâtiments.

Le sénateur Graham: Avez-vous déterminé comment les nominations seront faites dans les localités?

M. Monteith: En raison de la double sphère de compétence, ces nominations seront faites à la fois aux termes de la loi provinciale et de la loi fédérale.

Le sénateur Graham: Je présume que ces postes seront ouverts par voie de concours.

M. Monteith: Très probablement.

Le président: S'il n'y a rien d'autre à ajouter, il ne me reste plus qu'à remercier M. Monteith de son aide.

La séance est levée.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Tuesday, April 2, 1985

Issue No. 2

Second proceedings on

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

WITNESSES:

Mardi 2 avril 1985

Fascicule No 2

Deuxièmes délibérations concernant

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (non publié) décrété C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

TÉMOINS

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:
Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements.

Du ministère des Transports:
M. John Monteith, directeur des exigences réglementaires.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, April 2, 1985

Issue No. 2

Second proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 2 avril 1985

Fascicule N° 2

Deuxième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28153—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish	Macdonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin
Langlois	(or Doody)
Lawson	Steuart
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Macdonald (*Halifax*) substituted for that of the Honourable Senator Macquarrie. (*January 23, 1985*).

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish	Macdonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin
Langlois	(ou Doody)
Lawson	Steuart
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Macdonald (*Halifax*) substitué à celui de l'honorable sénateur Macquarrie. (*Le 23 janvier 1985*).

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 2, 1985
(1)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:20 a.m, the *Chairman*, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Graham, Langlois, Macdonald (*Halifax*), Macdonald and Turner. (5)

In attendance:

From the Research Branch, Library of Parliament:

Mr. John Christopher and Mr. Nicolas Roy. The Official Reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements, and Mr. André Gagnon, lawyer.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated February 14, 1985, is authorized to consider the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter related thereto.

The Honourable Senator J. M. Macdonald moved

That the meeting adjourn no later than 11:00 a.m. so that those Senators who so wished could attend the funeral of the late Senator Beaubien.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman introduced the witnesses.

The witness explained the Regulations section by section (I to XIII inclusive) and answered questions.

The Honourable Senator Graham moved

That the Clerk communicate with the organizations responsible for the transportation of dangerous goods to inform them of the work being done by the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 10:55 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 AVRIL 1985
(3)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 20, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Langlois, Macdonald (*Halifax*), Macdonald et Turner. (5)

Également présents:

Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:

MM. John Christopher et Nicolas Roy. Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

MM. John Monteith, Directeur des exigences réglementaires et André Gagnon, avocat.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, est autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

L'honorable sénateur J. M. Macdonald propose

Que la réunion s'ajourne au plus tard, à 11 heures pour permettre aux sénateurs qui le désirent, de se rendre aux funérailles du sénateur Beaubien.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président présente les témoins.

Le témoin explique le Règlement partie par partie (I à XIII inclusivement) et répond aux questions.

L'honorable sénateur Graham propose

Que le greffier communique avec les organismes responsables du transport de marchandises dangereuses pour les informer des travaux du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 10 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

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 '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

[*Text*]

or poisonous gasses. Medical articles are also an example of general exemptions under section 2.3. It is a fairly long section.

On page 15 you will find section 2.4, which deals with the transportation of dangerous goods other than explosives or radioactive materials being processed or transported within the factory gates to which access is controlled. In addition, subsections 2.4(a) and (b) deal with Class 1 explosives on properties licensed under the Explosives Act. It exempts these areas. Subsection 2.4(c) deals with Class 7 radioactive materials and exempts those products licenced under the Atomic Energy Control Act. That is, licensed for transporting within the confines of these particular factories or facilities.

The next area is exemptions in relation to aircraft. A good example can be found on page 16. Section 2.9 deals with the international shipment of dangerous goods which are exempt from these regulations if they are documented, classified, shipped and packed in accordance with the International Civil Aviation Organization Technical Instructions. Other specific exemptions relating to the class of aircraft can be found on page 17 in Section 2.12. These are for consumer commodities other than those in Class 4 or Class 8; Class 4 are flamable solids and Class 8 are corrosives, both of which would be hazardous within an aircraft. Section 2.13 exempts certain types of materials on aircraft: materials dispensed during aerial spraying, seeding and fertilization, and, for return flights, materials such as fuel oil, gas, kerosene and isopropanol.

Sections 2.14 and 2.15 on page 18 deal with exemptions in relation to ships. The key one here is the transportation of goods on international barges using the International Maritime Dangerous Goods code. Provided the shipping arrangements fall within that code, they are acceptable in Canada.

Beginning at section 2.16 on page 18 of the regulations there are set out specific exemptions in relation to rail tansport. These have all been taken from the initial CTC red book and are in use now.

The next sections in Part II deal with exemptions in relation to road transport. Section 2.21 on page 20 sets out an exemption which would allow people to purchase goods at a retail outlet and transport them to their home or place of use. This, of course, applies not only to the domestic homeowner but to farmers in relation to the transport by road of dangerous goods in small containers, and "small container" is defined in Part I as being a container with a water capacity equal to or less than 454 litres. That represents a fairly large quantity in one container. This would be an exemption for consumers.

[*Traduction*]

des fins d'essais, parce qu'ils ne soient ni radioactifs, ni corrosifs, ni toxiques. Les articles médicaux sont également exemptés en vertu de l'article 2.3, qui est assez long.

À la page 15, se trouve l'article 2.4 qui porte sur le transport de marchandises dangereuses autres que les explosifs ou matières radioactives qui sont traitées ou transportées à l'intérieur des limites d'un établissement dont l'accès est surveillé. En outre, les alinéas 2.4(a) et (b) portent sur les explosifs inclus dans la classe 1, qui sont transportés à l'intérieur d'installations visées par la Loi sur les explosifs, en vertu de laquelle elles sont exemptées. L'alinéa 2.4(c) porte sur les matières radioactives incluses dans les classes 7 et exempte des produits pour lesquels une licence a été délivrée en vertu de la loi sur le contrôle de l'énergie atomique. C'est-à-dire les produits qui peuvent être transportés à l'intérieur des limites d'un établissement précis.

L'article suivant traite des exemptions visant le transport par aéronef. On peut en trouver un bon exemple à la page 16. L'article 2.9 porte sur le transport international de marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application du règlement si les opérations sont effectuées conformément aux exigences des Instructions techniques de l'OACI relatives à la classification, aux documents, aux indications de danger et à l'emballage. Il y a d'autres exemptions précises qui ont trait au type d'avion utilisé. Ces exemptions figurent à la page 17, à l'article 2.12. Elles visent les biens de consommation autres que ceux qui appartiennent à la classe 4 ou 8, la classe 4 s'appliquant aux solides inflammables et la classe 8, aux matières corrosives. Ces deux produits peuvent être dangereux s'ils sont transportés par avion. L'article 2.13 autorise le transport par avion de certaines marchandises qui sont destinées à être dispersées au cours d'opérations de pulvérisation, d'ensemencement, de fertilisation des sols et de certaines marchandises qui peuvent être transportées sur les vols de retour, comme l'huile à diésel, le gaz, le kérosène et l'isopropanol.

Les articles 2.14 et 2.15, à la page 18, portent sur les exemptions visant le transport de marchandises par navire. L'élément clé de cet article est le transport d'un envoi international par navire conformément au Code IMDG maritime international des marchandises dangereuses. Les opérations sont jugées acceptables par le Canada si elles sont effectuées conformément à ce code.

À l'article 2.16, à la page 18 du Règlement, figurent les exemptions visant le transport ferroviaire. Elles sont tirées du Livre rouge de la Commission canadienne des transports et sont maintenant appliquées.

Les autres articles de la Partie II portent sur les exemptions visant le transport routier. L'article 2.21, à la page 20, prévoit une exemption qui permet aux gens d'acheter des biens dans un établissement de vente au détail et de les transporter à la maison ou au lieu de consommation. Cela, évidemment, s'applique non seulement aux propriétaires de maisons mais également aux agriculteurs, pour ce qui est du transport routier de marchandises dangereuses transportées dans de petits conteneurs. D'après la Partie I, un «petit conteneur» signifie un conteneur d'une capacité en eau d'au plus 454 litres. Cela

[*Text*]

There are certain restrictions under that exemption, and they are as follows: Explosives, other than 1.4S explosives, the safety explosives; flammable gases in a cylinder that has a water capacity greater than 22 litres; poisonous gases; corrosive gases; and radioactive materials.

Section 2.22 relates to an exemption in respect of materials intended for demonstration purchases, equipment repair, analysis or testing where they are accompanied, essentially, by an agent of the manufacturer or distributor who is acting in the course of his employment. There are certain other restrictions, such as a prohibition as to carriage on board a ship other than a short-run ferry.

Senator Macdonald: What do you call a "short-run ferry"?

Mr. Monteith: That is defined in Part I, as follows:

> —"short-run ferry" means a ship that regularly operates over the most direct water route between two points more than three km apart and that is limited to the transport of unberthed passengers and transport units on an open vehicle deck; - - -

That definition was taken from the Canada Shipping Act.

Section 2.26 is one that may be of interest. It is a farm exemption for non-placardable quantities transported by a road vehicle licensed as a farm vehicle and involving transport from the farm to the place of use where the distance is not more than 50 kilometres.

This specific exemption was developed together with the provincial people who are most concerned with this type of operation.

Section 2.27 is another interesting exemption. Under this section, the manufacturer or user of the dangerous goods may transport same between two of his own properties where not more than 100 metres of a public roadway is used. There must be displayed the appropriate "danger" placard, though there is exemption from many of the other restrictions in the regulations.

Section 2.29 relates to an exemption in respect of materials used in the testing of new explosives.

Section 2.31 relates to a specific exemption for gasoline. Again, this exemption was arrived at in conjunction with the provincial authorities. There are certain restrictions and certain constraints, but this section does represent a lessening of the requirements in respect of certain restricted deliveries of gasoline, propane, acetylene, oxygen or mixtures of methyl acetylene and propadiene where they are going to be used on some vehicle that may be used for servicing.

There is also an exemption in this section in respect of herbicides, solutions of herbicides, pesticides or solutions of pesticides where the total volume is 5,000 litres or less. This again may be of interest to the farming community.

[*Traduction*]

représente une capacité assez considérable pour un conteneur. Les consommateurs pourraient se prévaloir de cette exemption.

Toutefois, sont exclus de cette exemption les explosifs, autres que les explosifs 1.4S, les explosifs de sûreté; les gaz inflammables contenus dans une bouteille à gaz d'une capacité en eau supérieure à 22 litres; les gaz toxiques, les gaz corrosifs et les matières radioactives.

L'article 2.22 exclut de l'application du règlement les matières qui sont destinées à des fins de démonstration, de réparation, d'analyse ou d'épreuve lorsqu'elles sont placées sous la garde de l'agent du fabricant ou du distributeur dans l'exercice de ses fonctions. D'autres restrictions sont imposées, comme l'interdiction de transporter ces marchandises à bord d'un véhicule chargé sur un navire autre qu'un traversier.

Le sénateur Macdonald: Qu'est-ce que vous entendez par «traversier»?

M. Monteith: Ce terme est défini à la Partie I:

> —«traversier»: navire faisant la navette, par l'itinéraire le plus direct, entre deux points situés à une distance d'au plus 3 km l'un de l'autre, et servant uniquement à transprter des passagers sans offrir d'installations de couchette, ainsi que des unités de transport en garage ouvert;—

Cette définition est tirée de la Loi sur la marine marchande du Canada.

L'article 2.26 pourrait vous intéresser. L'exemption que prévoit cet article s'applique aux marchandises qui ne requièrent aucune plaque et qui sont transportées à bord d'un véhicule routier immatriculé, comme un véhicule agricole, d'une exploitation agricole au lieu de consommation sur une distance d'au plus 50 km.

Cette exemption particulière a été rédigée avec les autorités provinciales concernées.

L'article 2.27 est également intéressant. En vertu de cet article, le fabricant ou l'utilisateur de marchandises dangereuses peut transporter ces marchandises entre deux installations lui appartenant si pour ce faire il n'a pas à emprunter une voie publique sur une distance de plus de 100 mètres. La personne responsable doit apposer sur le véhicule la plaque «danger» qui convient bien qu'il y ait beaucoup d'autres restrictions qui s'appliquent dans ce cas-ci.

L'article 2.29 porte sur une exemption applicable à l'équipement utilisé pour mettre les nouveaux explosifs à l'essai.

L'article 2.31 porte sur l'essence. Encore une fois, cette exemption a été rédigée de concert avec les autorités provinciales. Il existe certaines restrictions, mais cet article vise à assouplir les exigences applicables au transport du propane, de l'acétylène, de l'oxygène, des mélanges de méthylacétylène - propadiène dans le cas où ces produits sont destinés à certains véhicules.

Cet article contient également une exemption qui s'applique aux herbicides, aux herbicides en solution, aux pesticides, ou aux pesticides en solution si ces marchandises sont transportées dans un véhicule d'un volume total d'au plus 5 000 litres. Cette exemption pourrait intéresser les exploitants agricoles.

[*Text*]

The last area of Part II deals with prohibitions. An example can be found in section 2.33 on page 24 of the regulations, which is a section dealing with the prohibition in respect of the transport of explosives in bulk other than in accordance with List I of Schedule II. It also deals with a prohibition in respect of explosives loaded into a firearm, except where the firearm is carried by a peace officer or by a member of the crew of the means of transport in the performance of his duties.

I would note, as well, Mr. Chairman, that there are other exemptions which specifically appear in Schedule III, which we know as the special provisions area. The special provisions are referenced in the tables, specifically Tables 1 and 2 of Schedule II. In respect of a specific substance, there may be restrictions as to the type of vehicle that it can be carried in or the quantity in which it can be carried. For example, there may be a restriction as to its carriage in a passenger vehicle, a passenger ferry, or an aircraft.

Mr. Chairman, that completes our run-through of Part II. That gives you some concept as to the main features of Part II.

The Chairman: Are there any questions on Part II? If not, let's proceed to Part III.

Mr. Monteith: Mr. Chairman, Part III will perhaps be the one in which the technical people in the regulated industries will be most interested. This is the key to the whole system, the classification of the goods. In most cases there are set out the criteria or the designation of the classes which have been established by the Transportation of Dangerous Goods Act. These classes, of course, are in accordance with the United Nations-type classifications.

It should be noted that the consignor is responsible for the classification. It should be noted, as well, that the Class 1 explosives, are taken from the Explosives Act, and the Class 7, radioactive materials from the Atomic Energy Control Act.

You will find reference to "fully specified" and "not fully specified." Essentially, this means that where a product is fully specified the person who is regulated simply locates the name on the list in Schedule II, which will then give him all of the information he needs to know. That will give him the classification, the United Nations number, and any particular restrictions in relation to the transport of that commodity.

The "not fully specified" commodities are those in relation to which the regulated person must do some testing or some adjustment calculation on his own. That is the difference between "fully specified" and "not fully specified" products.

The classifications are fairly technical. In relation to explosives, there are not only divisions within the particular class of explosive but compatability groups. The lower the number and the closer to "A" the compatability group is, the more hazardous the explosive product. Class 1 explosives are defined. These are all taken, as I indicated earlier, from the Explosives Act.

[*Traduction*]

Les derniers articles de la Partie II portent sur les interdictions. On peut en trouver un exemple à l'article 2.33, à la page 24 du règlement. Cet article porte sur l'interdiction visant le transport des explosifs en vrac, autres que ceux qui sont transportés conformément à la liste I de l'annex II. L'interdiction vise également les explosifs chargés dans une arme à feu, à moins que l'arme ne soit portée par un agent de la paix ou un membre de l'équipage du moyen de transport, dans l'exercice de ses fonctions.

Je voudrais ajouter, monsieur le président, que l'on trouve d'autres exemptions à l'annexe III, qui s'intitule *dispositions particulières*. On s'y reporte dans les tableaux, notamment dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe II. En ce qui concerne un produit particulier, il peut y avoir des restrictions quant au type de véhicule à bord duquel il peut être transporté ou quant à la quantité permise. Par exemple, il se peut qu'on impose une restriction relative au transport à bord d'une voiture particulière d'un traversier ou d'un avion.

Monsieur le président, voilà qui termine le survol de la Partie II. Cela vous donne une idée des principaux éléments de la Partie II.

Le président: Y a-t-il des questions au sujet de la Partie II? Sinon, passons à la Partie III.

M. Monteith: Monsieur le président, la partie III devrait surtout intéresser les spécialistes qui travaillent dans les industries réglementées. Il est ici question de l'élément clé du système, c'est-à-dire de la classification des marchandises. C'est dans cette partie que figurent la plupart des critères et définitions des catégories établies en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Ces catégories correspondent, bien entendu, à celles des Nations Unies.

Il y a lieu de noter que c'est à l'expéditeur qu'il incombe d'effectuer la classification et que la liste des explosifs de la classe 1 provient de la Loi sur les explosifs et que les matières radioactives de la classe 7 sont tirées de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique.

Vous verrez qu'il est question d'«appellation individuelle» et d'«appellation collective». Essentiellement, cela signifie que lorsqu'un produit est désigné par son appellation individuelle, la personne assujettie au règlement doit repérer le nom du produit sur la liste figurant à l'annexe II, qui lui fournira toute l'information dont il a besoin. Elle connaît ainsi la classification, le code des Nations Unies et toute restriction relative au transport du produit en question.

Quant aux produits désignés par l'«appellation collective», l'intéressé doit lui-même faire des tests ou des calculs. C'est la différence entre un produit désigné par l'«appellation individuelle» et un autre désigné par l'«appellation collective».

Les modes de classification sont relativement techniques. En ce qui concerne les explosifs, il y a des divisions non seulement dans la classe d'explosifs mais également au sein des groupes de compatibilité. Plus le numéro du groupe de compatibilité est petit et plus il se rapproche de «A», plus dangereux est le produit explosif. Les explosifs de la classe 1 y sont définis. Ces données sont toutes tirées, comme je l'ai mentionné plus tôt, de la Loi sur les explosifs.

[*Text*]

Class 2 relates to gases. Division 1 of Class 2 deals with the flammable gases; Division 3 of Class 2 deals with those gases which are toxic; and Division 4 of Class 2 relates to those gases which have a toxic effect on the tissues of the respiratory tract. All the other compressed gases, such as nitrogen and carbon-dioxide, would fall in Division 2 of Class 2.

Flammable liquids are broken down by the flash-point. I should note that to have compatibility among the various regulations there were some differences in flash-points. I know of at least three different flash-points used as cutoffs between divisions at this time; one is used in the United States, a different one is used in the IMDG code and a slightly different one from that is used within the ICAO regulations. Canada has a system whereby we recognize all of these different divisions.

Class 4 deals with flammable solids. The various divisions within that reflect those substances that are liable to spontaneous combustion, and those substances which on contact with water emit flammable gases.

Class 5 deals with oxidizing substances. Again there are two divisions within this class. Division 1 is purely oxidizing substances. Division 2 deals with what are known as organic peroxides, those substances that contain a specific chemical linkage of oxygen.

Class 6 are the poisonous and infectious substances. Here, of course, the toxicity could be oral from a solid or a liquid, or dermaltoxicity, and it could be inhalation toxicity from a gas, a dust or a mist, so there are different criteria for these various breakdowns of toxicities.

One further item that you will notice within Part III is the reference to packing groups. Packing groups as used by the United Nations relate to the degree of hazard within a particular division of a class. Packing Group 1 is the most hazardous, Packing Group 2 is slightly less hazardous and Packing Group 3 is the least hazardous.

Also on page 34 will be found a series of formulae which are used for a calculation of solutions of the toxic materials.

I should note that there is on page 34 a typographical error. Each of the formulae should have a figure multiplied by 100 above the line. It is in two; it is not in two of the others. I have no explanation. It is a typographical error which will be rectified.

Class 7 are radioactives which are defined with the regulations, but they are classifed from the Atomic Energy Control Board Act.

Class 8 is corrosives. There are essentially two types of corrosives which are recognized, those that cause some visible necrosis of the skin and those which corrode metals. Again packing groups will be found within the class.

Class 9 is miscellaneous products. Class 9.1, Division 1, is what the United Nations refer to as Class 9. These are a var-

[*Traduction*]

La classe 2 se rapporte aux gaz. La division de la classe 2 vise les gaz inflammables; la division 3 porte sur les gaz toxiques et la division 4 les gaz qui ont un effet toxique sur les tissus de la voie respiratoire. Tous les autres gaz comprimés, comme l'azote et le gaz carbonique correspondent à la division 2 de la classe 2.

Les liquides inflammables sont répartis selon leur point d'éclair. Je dois souligner ici qu'il existe certaines différences entre les points d'éclair établis par les divers règlements. Je sais qu'au moins trois points d'éclair différents servent à distinguer certaines divisions; l'un étant appliqué aux États-Unis, un autre dans le code IMDG et un troisième est quelque peu différent de celui qu'établissent les règlements de l'OACI. Au Canada, notre système nous permet de reconnaître toutes ces différentes divisions.

La classe 4 vise les solides inflammables. Les diverses divisions de cette classe portent sur les matières sujettes à l'inflammation spontanée et les matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.

La classe 5 vise les matières comburantes qui sont, elles aussi, divisées en deux divisions. La première ne vise que les matières purement comburantes, tandis que la seconde vise ce que l'on appelle généralement des peroxydes organiques, c'est-à-dire des matières qui contiennent une jonction peroxyde particulière.

De la classe 6 font partie les matières toxiques et infectieuses. Bien entendu, il pourrait s'agir de solides ou de liquides ayant une toxicité par ingestion, par absorption cutanée ou par inhalation de gaz, de poussières ou de brouillards, c'est pourquoi différents critères s'appliquent à ces différents degrés de toxicité.

Vous remarquerez, en outre, à la Partie III, la mention de groupes d'emballage. Ces groupes d'emballage permettent aux Nations Unies de déterminer le degré de danger des produits d'une division d'une classe donnée. Le groupe d'emballage 1 est le plus dangereux, le groupe d'emballage 2 l'est un peu moins, et le groupe d'emballage 3 est le moins dangereux de tous.

En outre, à la page 34, sont énoncées des formules permettant de calculer des solutions contenant des matières toxiques.

J'en profite pour vous faire remarquer l'erreur typographique qui s'est glissée à la page 34. En effet, chacune des formules devrait être multipliée par 100 au-dessus de la ligne; or, ce n'est le cas que dans deux des quatre formules. Je n'ai aucune explication, il s'agit d'une erreur typographique qui devra être corrigée.

La classe 7 vise les matières radioactives définies dans le règlement, mais elles sont classées conformément à la Loi sur la Commission de contrôle de l'énergie atomique.

La classe 8 concerne les matières corrosives. Essentiellement, deux types de matières corrosives sont reconnues: celles qui causent une nécrose visible de la peau et celles qui corrodent les surfaces en acier. Ici aussi figurent des groupes d'emballage.

La classe 9 vise des produits divers. La classe 9.1, division 1, correspond à la classe 9 des Nations Unies. En font partie une

[*Text*]

iety of products which have some specific problems. For example, it might be magnetized materials by aircraft. Canada has developed within these regulations two further sub-divisions of Class 9. Class 9.2 are essentially ecological problem agents, and Class 9.3 deals strictly with certain designated risks.

Mr. Chairman, that probably is sufficient on the regulatory text within Part III. However, I would draw to the committee's attention the list in Schedule II. Within Schedule II there are two lists. List 1 deals with explosives, as found on page 93. As you can see, there is a description and a shipping name and the United Nations number is given. The classification is 1.1; the D refers to the compatibility group, which I mentioned earlier; Column IV talks of special provisions, which are the special provisions that are listed in Schedule III. Certain other information is given; specific quantities or prohibitions, for example. As I said, List 1 is strictly those explosives that are controlled under the Explosives Act.

List 2 are all the other commodities, which are generally chemicals, and you will find List 2 beginning on page 111. Again there is the description of the shipping name, the product identification number and the classification, together with any special provisions which apply. This time Columns V and VI are somewhat different. They will give the IMO classification or the ICAO classification. You will notice that ICAO do not use divisions within most of the classes; they do for the infectious and toxic substances, but certainly not in the flammables.

Mr. Chairman, that is probably sufficient at this stage on Part III.

The Chairman: Before we leave Part III, are there any questions?

Senator Macdonald: Could you tell me what is meant by "short-run ferry"? I should like to make a note of what is meant by that.

Mr. Monteith: The definition is on page 8 of the regulations, at the bottom of the page on the left-hand side. That definition was taken from the Canada Shipping Act.

Part IV deals with "Documentation". Section 4.1 is, of course, the key, which provides that all "dangerous goods are documented in accordance with this Part", unless it is provided somewhere else in schedule III or in Part II, because there were some lesser requirements within Part II. It is also subject to sections 4.2 and 4.3.

I would like to deal with 4.2 and 4.3. They recognize the major trade which occurs trans-border between Canada and the United States. For most of the nine classes, we in Canada will recognize the U.S. regulations known as 49 CFR. The exceptions to that are for class 1 explosives and for class 2.3, the poisonous gases; also 2.4, the corrosive gases. However, even here we will accept the documentation, provided the consignor indicates on the documentation the Canadian classification and the Canadian shipping name of those dangerous goods.

[*Traduction*]

gamme de produits qui causent des problèmes précis. Par exemple, il pourrait s'agir de matériaux magnétisés dans le transport aérien. Le Canada a établi deux autres sous-divisions de la classe 9, soit la classe 9.2, qui vise essentiellement des agents dangereux pour l'environnement, et la classe 9.3, strictement réservée aux produits qui présentent certains risques précis.

Monsieur le président, je crois que nous avons assez parlé du texte réglementaire de la Partie III. Toutefois, j'aimerais attirer l'attention du Comité sur la liste qui figure à l'annexe II. En fait, l'annexe II comprend deux listes; la première porte sur les explosifs, et figure à la page 261. Comme vous vous en rendez compte, on y donne la description et l'appellation réglementaire de chaque produit ainsi que le code des Nations Unies. La classification est 1.1; la désignation D se rapporte au groupe de compatibilité, dont j'ai parlé plus tôt; à la colonne IV sont exposées les dispositions particulières, qui soit énumérées à l'annexe III. D'autres renseignements sont donnés, par exemple les quantités et les prohibitions qui s'appliquent. Comme je l'ai dit, la liste 1 n'énumère que les explosifs visés par la Loi sur les explosifs.

La liste 2 vise toutes les autres marchandises des produits chimiques, en général et commence à la page 279. Ici aussi, on y trouve la description et l'appellation réglementaire, le numéro d'identification du produit et la classification, de même que toute disposition particulière qui s'applique. Cette fois-ci, toutefois, les colonnes V et VI sont quelque peu différentes. On y trouve le code de classification OMI et OACI. Vous remarquerez que l'OACI ne se sert pas de divisions dans la plupart de ses classes; elle le fait pour les matières infectieuses et toxiques, mais certainement pas pour les inflammables.

Monsieur le président, je crois que nous avons suffisamment de renseignements maintenant sur la Partie III.

Le président: Avant de passer à autre chose, y a-t-il des questions?

Le sénateur Macdonald: Pouvez-vous m'expliquer ce que l'on entend par un «traversier»? J'aimerais m'en faire une note.

M. Monteith: La définition figure au milieu de la page 9 du Règlement à droite. Elle est extraite de la Loi sur la marine marchande du Canada.

La Partie IV porte sur les «documents». L'article 4.1 nous donne, bien entendu, la clef et dispose que toutes les marchandises dangereuses doivent être «accompagnées des documents prescrits par la présente partie», sous réserve des articles 4.2 et 4.3 et sauf indication contraire de l'annexe III ou de la Partie II, celle-ci contenant des exigences moindres.

J'aimerais discuter des articles 4.2 et 4.3, qui reconnaissent l'importance du commerce entre le Canada et les États-Unis. En ce qui concerne la plupart des neuf classes, le Canada reconnaît les règlements américains connus, comme le CFR 49. Les seules exceptions admises sont les explosifs pour la classe 1, et les gaz toxiques pour la classe 2.3, ainsi que les gaz corrosifs pour la classe 2.4. Toutefois, même dans ces cas, nous accepterons les documents si l'expéditeur y indique la classification et l'appellation réglementaire canadiennes de ces marchandises dangereuses.

[*Text*]

In addition, in all cases where there is a requirement to provide an emergency response plan, the words "summary of Her Majesty's response plan" will be on the documentation, followed by the telephone number that is necessary to activate the plan. That is the Canadian contribution towards reciprocity.

The general requirements for documentation are found in 4.4. We break down within the documentation part of the regulations those goods which are not waste and those goods which are waste. The document is supplied by the consignor to the first carrier. It is an initial copy that is required to be given to the first carrier.

Section 4.8 on page 38 provides the information which must be on the shipping document. Some of it is obvious. It includes the name and address of the consignor and consignee; the name of the initial carrier; the serial number of the unit in which transportation has taken place. Then there follow certain information, which must be in order and which makes it simpler for any emergency response action required. This information can be picked up relatively quickly. There are requirements for the correct shipping name, the primary classification, the compatibility group, if it is an explosive; any subsidiary classification, because some goods have a primary and a subsidiary classification; and also the product identification number.

There are certain other letters which might appear in column three of the list. For example, (e) means that it has explosive properties, and (i) means that it is a problem if it gets into one's eyes. There is also the packing group, where applicable, and, of course, if it is a special commodity subject to being transported by rail, there is the special provision 102.

There are requirements for flash point, for the emergency response plan, to state the total mass of the shipment and any special instructions necessary for safe handling. The net explosives quantity is another item that is required; also the types of special instructions which might be required or where there are control or emergency temperatures. This is particularly important in some of the cryogenics or some of the organic peroxide products, which tend to be unstable at higher temperatures. Of course, there is the requirement for the 24-hour emergency number for leaking containers. There is also provision where the CANUTEC number can be used, provided certain information has been filed with CANUTEC. Those are the items which are required in the documentation.

On page 40 there are some lesser requirements for consumer commodities—for example, for deliveries of gas and fuel to more than one consignee. There are also particular requirements for deliveries from a magazine to a blasting site. This latter will be found in 4.13 and 4.14 on pages 42 and 43.

There is also additional information which must be added to the shipping document for certain types of commodities. Class 6.2, the infectious substances, is covered by section 4.10 on page 41. Here again, certain wording is required, depending on

[*Traduction*]

En outre, chaque fois qu'il est nécessaire de fournir un plan d'urgence, la mention «résumé de plan d'urgence de Sa Majesté» doit figurer sur les documents, suivie du numéro de téléphone à composer pour la mise en oeuvre du plan. Voilà la part du Canada à l'entente de réciprocité.

Les documents sont assujettis à d'autres exigences d'ordre général, énoncées à l'article 4.4. Les marchandises autres que les déchets sont distinguées des déchets. L'expéditeur doit remettre le document original au transporteur initial.

À la page 38, l'article 4.8 indique quels renseignements doivent figurer sur le document d'expédition. Pour certains, c'est l'évidence même. Il s'agit du nom et de l'adresse de l'expéditeur et du destinataire, du nom du transporteur initial, du numéro de série de l'unité de transport dans laquelle les marchandises dangereuses sont chargées, outre d'autres renseignements pertinents qui facilitent, au besoin, la mise en oeuvre d'un plan d'urgence. Cette information peut être obtenue relativement vite. Il faut préciser l'appellation réglementaire, la classification primaire, le groupe de compatibilité, s'il s'agit d'explosifs, ainsi que la classification subsidiaire, étant donné que certaines marchandises ont à la fois une classification primaire et une classification subsidiaire, et enfin le numéro d'identification du produit.

D'autres lettres pourraient figurer à la colonne III de la liste. Par exemple «E» signifie que le produit est explosif et (i) qu'il est dangereux s'il vient en contact avec les yeux. Il y a également le groupe d'emballage, le cas échéant. Enfin, il va sans dire que dans le cas d'une marchandise spéciale qui doit être transportée par rail, il y a la disposition particulière 102.

Des exigences sont prévues pour le point d'éclair, pour le plan d'urgence, pour le volume total des marchandises expédiées et pour toute instruction spéciale s'appliquant à la manutention. La quantité nette d'explosifs doit également être indiquée? Comme les instructions spéciales qui pourraient être exigées ou la température de régulation et d'urgence. Cela est particulièrement important pour certains cryogènes ou certains peroxydes organiques qui ont tendance à devenir instables à des températures élevées. On exige, bien sûr, que soit inscrit un numéro de téléphone d'urgence où l'expéditeur peut être rejoint en tout temps pour les emballages qui pourraient fuir. Une disposition prévoit l'utilisation du numéro CANUTEC dans le cas où l'expéditeur a déposé les renseignements demandés pour ce service. Il s'agit là des renseignements exigés dans les documents.

A la page 40, figurent des exigences moins sévères pour les biens de consommation, par exemple pour la livraison de gaz et de carburants à plus d'un destinataire. Il y a également des exigences particulières pour les livraisons d'une fabrique à un lieu de sautage. On trouvera les exigences aux articles 4.13 et 4.14 des pages 42 et 43.

D'autres renseignements doivent être inscrits dans les documents d'expédition pour certains types de produits. La classe 6.2, les matières infectieuses, est traitée à l'article 4.10 de la page 41. Ici encore, des inscriptions particulières sont requises

[*Text*]

the nature of the substance. An example is "diagnostic specimen." If it is not a diagnostic specimen, the name of the micro-organism is required.

Similarly, in 4.11 there are certain requirements for radioactive material which must be marked on the documentation.

I should note that there is a specific shipping document required for waste. It is a waste manifest, which was put together by the federal and provincial representatives and reflects an agreement with the Department of the Environment, working out with the Environmental Protection Agency in the United States, because there is a movement of waste across the U.S.-Canada border. It is a very specific form. It has a limited but very specific application. This form is in use in some provinces at this time.

Section 4.19 refers to markings required in the documentation for certain types of empty packaging, where the packaging has not been cleaned or purged. The document that relates to the prior shipment should be overstamped or overwritten with appropriate wording, saying, "Empty—last contained", and, of course, it accompanies the empty packaging container or vehicle.

Some additional documentation is required. Again it is very specific documentation. Section 4.20 on page 45 is an example. That is documentation required for packaging designed for radioactive materials. It is an approval certificate for radioactive materials. Similarly there is endorsement of foreign certificates for radioactive materials.

For rail shipment there is the requirement to include an emergency response form and the requirement to indicate the nature of the contents.

On page 46, section 4.23 concerns the specification of the location of the documentation during transportation. Again, this is specified so that in the event of any incident or emergency, the emergency response personnel can locate those particular documents relatively quickly.

Section 4.24, also on page 47, refers to the transfer of documentation. Section 4.26 states that consignees must also receive the documentation. Section 4.27 provides that the consignor, the various carriers involved, and the consignee shall retain the documentation for a period of two years. In summary, the documentation should provide adequate information to all concerned in the transportation of dangerous goods. In the event of any incidents, particularly accidents, it is of help to the responsible personnel. Of course, it is noted that the documentation must travel with the consignment at all times. The specific location must be in an area where the response personnel can obtain the information quickly in the event of an incident where the driver or the person in charge is either injured or not available. That ends Part IV, which deals with documentation. It is one of the major parts of the regulations.

The Chairman: If there are no questions on Part IV, let us proceed to Part V, "Safety Marks."

[*Traduction*]

selon la nature de la substance. On donne comme exemple les «échantillons pour diagnostic». S'il ne s'agit pas d'un échantillon pour diagnostic, il faut indiquer le nom du micro-organisme.

De même, selon l'article 4.11, certaines inscriptions doivent figurer sur les documents dans le cas des matières radioactives.

Je dois vous faire remarquer qu'il y a un document d'expédition particulier pour les déchets. Il s'agit d'un Manifeste aux déchets qui a été mis au point par des représentants fédéraux et provinciaux et qui est le fruit d'un accord conclu avec le ministère de l'Environnement, lequel a travaillé de concert avec *l'Environmental Protection Agency* des Etat-Unis, vu que l'on transporte des déchets d'un pays à l'autre. Il s'agit d'une formule très précise dont l'utilisation quoique limitée est très précise. Elle est utilisée à l'heure actuelle dans certaines provinces.

L'article 4.19 traite des indications exigées dans les documents pour certains types d'emballages vides, lorsque ceux-ci n'ont pas été nettoyés ni purgés de tout résidu de marchandises dangereuses. Le document ayant trait à l'expédition antérieure devrait déjà porter la mention appropriée, c'est-à-dire «vide-dernier contenu», et, il va sans dire, accompagner l'emballage, le conteneur ou le véhicule vide.

D'autres documents sont exigés. Il s'agit une fois de plus de documents très précis. L'article 4.20 de la page 45 en est un exemple. On y traite des documents requis pour l'emballage de matières premières radioactives. Il s'agit d'un certificat d'approbation de modèle. De même, on accepte les certificats étrangers pour les matières radioactives.

Pour le transport par chemin de fer, on exige que soit incluse une *Emergency Response Form* et que soit indiquer la nature du contenu.

A la page 46, à l'article 4.23, il est question de l'emplacement des documents au cours du transport. Une fois de plus, on le précise afin qu'en cas d'accident ou d'urgence, le personnel qui intervient puisse retrouver assez rapidement ces documents.

L'article 4.24, qui se trouve également à la page 47, traite du transfert des documents. L'article 4.26 dispose que les destinataires doivent également recevoir les documents. L'article 4.27 prévoit que l'expéditeur, les divers transporteurs et le destinataire doivent conserver les documents pendant deux ans. Bref, les documents devraient fournir des renseignements suffisants à toutes les personnes qui s'occupent du transport des marchandises dangereuses. En cas d'incidents, d'accidents en particulier, la tâche du personnel responsable en est facilitée d'autant. Il va sans dire que les documents doivent accompagner les marchandises en tout temps. Ils doivent être placés à un endroit qui permette au personnel responsable d'obtenir rapidement les renseignements en cas d'accident si le conducteur ou la personne responsable est blessée ou ne peut être rejointe. Voilà qui met fin à la Partie IV traitant des documents. Il s'agit d'une des principales parties du règlement.

Le président: S'il n'y a pas de question au sujet de la Partie IV, poursuivons alors avec la Partie V *Indications de danger.*

[*Text*]

Mr. Monteith: Part V begins in the same way as Part IV began. There is a general provision that no dangerous goods shall be marked in accordance with this particular part unless otherwise prescribed or provided in Schedule 3 of Part II and subject to the provisions of 5.2, 5.3 and 5.4. Section 5.2 deals with trade between Canada and the U. S. In most cases Canada accepts the safety marks of the U. S. regulations; namely, 49 CFR. The exceptions are in the same areas as they were before. Class I, explosives; Division 3 of Class 2, posionous gasses; and Division 4 of Class 2, corrosive gasses are all exceptions. At the last meeting, I mentioned that there were two different classification systems in use in North America: the United Nations classification system and the U. S. classification system. The placards shown in Schedule 5 are for U. S. /Canada shipments and they accommodate both the U. S. system and the U.N. system. In the case of poisonous and corrosive gasses Canadian placards must be used. The United States has a different connotation of "poisonous gas" and it does not have the category of "corrosive gasses." Many of the gasses which Canada would carry in either Division 3 or Division 4 of Class 2 are carried under Division 2 of Class 2 in the United States, simply as a compressed gas with no particular indication of the hazard. Chlorine and ammonia are examples of these types of products.

Section 5.4 relates to safety marks for Class 7 products, radioactive materials, which must be in accordance with the Transport Packaging of Radio Active Materials Regulations. Section 5.5 states that the consignor must display the labels and must give any required placards to the carriers. Before the vehicle or transport can be loaded the placards must be positioned. Section 5.6 on page 49 outlines general requirements for the safety marks; they must be visible, durable and weather resistent, and the colours are specified.

I would note here that some of these issues were addressed in recommendation number 10 of the Grange Report.

Section 5.7 is the first of the sections dealing with labels. You see there reference to Schedule V, which can be found on page 449. It displays the various placards for the various classes and the various divisions within the labels and placards. Anyone familiar with the United Nations system will find a fair degree of similarity to our system. Section 5.10 is the first section dealing with the location of labels. Part V refers to labels, placards and the orange markers which are sometimes used to display the product identification number. The location requirements for labels can be found in Sections 5.10, 5.11 and 5.12 on pages 52 and 53. The location requirements for placards are found in Sections 5.29, 5.30 and 5.31 on page 59. These sections are consistent with most of the international requirements.

There is one further feature. At times there are requirements for subsidiary labels and subsidiary placards. These areas are addressed primarily on pages 50, 51, 53 and 54 and are found in parts 5.7 and 5.16. They are used in conjunction

[*Traduction*]

M. Monteith: La Partie V commence un peu de la même manière que la partie précédente, c'est-à-dire par une disposition générale selon laquelle aucune marchandise dangereuse ne doit être identifiée conformément à cette partie sauf disposition contraire de l'annexe 3 ou de la Partie II et sous réserve des articles 5.2, 5.3 et 5.4. L'article 5.2 traite des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Dans la plupart des cas, le Canada accepte les indications de danger prévues dans le règlement américain, le CFR 49, les exceptions correspondant aux marchandises des mêmes classes qu'auparavant: la Classe I, explosifs; la Division 3 de la Classe II, gaz toxiques et la Division 4 de la Classe II, gaz corrosifs. Au cours de la dernière séance, j'ai signalé que deux systèmes de classement étaient en vigueur en Amérique du Nord, celui des Nations Unies et le système de classement américain. Les placards qui figurent à l'annexe 5 sont destinées aux expéditions américaines et canadiennes et sont compatibles avec le système américain et celui des Nations Unies. Dans le cas des gaz toxiques et corrosifs il faut utiliser les placards canadiens. Les États-Unis classent d'une façon différente les gaz toxiques mais n'ont pas de catégorie pour les gaz corrosifs. Quantité de gaz que le Canada transporterait soit dans la Division 3 soit dans la Division 4 de la Classe II tombent aux États-Unis dans la Division 2 de la Classe 2, tout simplement en tant que gaz comprimé, sans indication précise du danger. Le chlore et l'ammoniaque en sont des exemples.

L'article 5.4 traite des indications de danger pour les produits de la Classe 7; les matières radioactives, qui doivent être conformes au Règlement sur l'emballage des matières radioactives destinées au transport. L'article 5.5 dispose que l'expéditeur doit apposer les étiquettes et les écriteaux et donner au transporteur toutes les plaques requises. Toutes ces plaques doivent être fixées avant le chargement des marchandises dangereuses dans le véhicule de transport. L'article 5.6, à la page 49 dispose, par exemple que les écriteaux doivent être visibles, durables et à l'épreuve des intempéries et précise la couleur des étiquettes.

Je vous fais remarquer ici que certaines de ces questions avaient fait l'objet de la recommandation no 10 du Rapport Grange.

L'article 5.7 est le premier d'une série concernant les étiquettes. On se reporte à l'Annexe V que l'on peut trouver à la page 449. Dans cette annexe figurent les plaques des diverses Classes et Divisions. Quiconque connaît le système des Nations Unies, trouvera que celui-ci ressemble beaucoup à notre système. L'article 5.10 est le premier qui traite de l'emplacement des étiquettes. Il est question à la Partie V des étiquettes, des plaques et des panneaux oranges que l'on utilise parfois pour indiquer le numéro d'identification du produit. L'emplacement des étiquettes est prévu aux articles 5.10, 5.11 et 5.12, aux pages 52 et 53. Les exigences en ce qui concerne l'emplacement des plaques se trouvent aux articles 5.29, 5.30 et 5.31, à la page 59. Ces articles sont conformes à la plupart des exigences internationales.

Il y a un autre point qui mérite d'être souligné. À certains moments, des étiquettes et des plaques correspondant à la classification subsidiaire sont exigés. Il en est question surtout aux pages 50, 51, 53 et 54 ainsi qu'aux articles 5.7 et 5.16. Il s'agit

[*Text*]

with Table I and Table II found on pages 64 and 65. There are certain easements which are provided for the requirements of placarding. For example, Section 5.17 on page 54 provides that someone may display the danger placard in place of the Christmas tree effect, if they displayed five or six placards according to the goods in place. The next load requirement for road placarding comes into effect when the load reaches 500 kilograms. It should be noted that this section does not apply to all dangerous goods.

Section 5.23 on pages 56 and 57 specifies when product identification numbers must be shown. There are options as to whether the identification number may be on the placard or on the orange panel which is described within the regulations by size and nature of the goods. Since there are two sizes of placards which differ by a few millimetres, there is a slight difference in the location of the number. In one case it is directly across the centre of the placard and in another case it is in the lower half of the placard. The orange panel is required particularly when there are words on the placard.

I have mentioned that the dimensions are specified. There are certain requirements for other types of dangerous goods, which require a retro-reflective placard. The retro-reflective placard would, of course, give better visibility at night. This is required for certain types of dangerous goods in certain quantities.

Mr. Chairman, that deals with Part V.

The Chairman: Perhaps we could go on now to Part VI which deals with safety standards.

Mr. Monteith: As I indicated at the last meeting of the committee, Parts VI, VII and VIII are skeletal parts. The bulk of Part VI has yet to come. It has not been published in the *Canada Gazette I* at this stage.

However, the existing Part VI reflects certain requirements for safety standards including such things as the requirement for controlled temperature, which is covered in 6.2, and certain requirements for limited quantities of dangerous goods and consumer commodities, which are covered in 6.3. That is virtually all there is in Part VI.

Senator Macdonald: Whose responsibility has that been up to now?

Mr. Monteith: Which one are you referring to?

Senator Macdonald: I am referring to section 6.3, which deals with the matter of packaging. Heretofore, has that been your responsibility?

Mr. Monteith: Yes, it is covered within the act. There are more difficulties in formulating the regulations for these particular areas since there are some major differences within the packaging and containment requirements of the various international and modal situations. There are differences, for example, in the steels in North American, Europe and Japan, and that has to be considered.

For the moment, packaging is covered within the CTC regulations for rail, within the marine regulations for ship move-

[*Traduction*]

des étiquettes appropriées à la classification subsidiaire que l'on retrouve aux Tableaux I et II, aux pages 64 et 65. Certains aménagements sont prévus en ce qui concerne les exigences pour les plaques. Par exemple, l'article 5.17, à la page 54 prévoit qu'une personne peut apposer la plaque de danger au lieu de fixer les six ou cinq plaques qu'elle devrait normalement apposer en fonction des marchandises. Lorsque la charge atteint 500 kilogrammes, il faut passer à la catégorie suivante pour ce qui est des plaques. Il faut remarquer que cet article ne s'applique pas à toutes les marchandises dangereuses.

L'article 5.23 aux pages 56 et 57, précise à quels moments il faut indiquer le numéro d'identification du produit. Le numéro d'identification peut être inscrit sur la plaque ou sur le panneau orange, lequel est décrit dans le Règlement en fonction de la taille et de la nature des marchandises. Etant donné qu'il y a deux tailles de plaques, qui n'ont que quelques millimètres de différence, il y a une légère variante en ce qui concerne l'emplacement du numéro. Dans un cas, il faut l'indiquer au milieu de la plaque et dans l'autre cas dans la moitié inférieure. Le panneau orange est obligatoire, surtout lorsqu'il y a quelque chose d'écrit sur la plaque.

J'ai dit que les dimensions sont précisées. Pour d'autres types de marchandises dangereuses, on exige une plaque avec indice de rétro-réflectivité. Bien sûr, ce type de plaque, plus visible le soir, est obligatoire pour certaines catégories et certaines quantités de marchandises dangereuses.

Monsieur le président, il s'agit ici de la Partie V.

Le président: Peut-être pourrions-nous maintenant passer à la Partie VI qui porte sur les normes de sécurité.

M. Monteith: Comme je l'ai signalé à la dernière séance du Comité, les Parties VI, VII et VIII ne sont pas très volumineuses. La presque totalité de la Partie VI n'a pas encore été rédigée ni publiée dans la Gazette du Canada.

Elle contient cependant certaines exigences relatives aux normes de sécurité, y compris par exemple la régulation de la température, prévue à l'articler 6.2, de même que les dispositions sur les quantités limitées de marchandises dangereuses et de biens de consommation contenues à l'article 6.3. C'est pratiquement tout ce que décrit la Partie VI.

Le sénateur Macdonald: Jusqu'à ce jour, à qui en a incombé la responsabilité?

M. Monteith: De quel article parlez-vous?

Le sénateur Macdonald: Je parle de l'article 6.3 qui concerne l'emballage. Donc, est-ce là votre responsabilité?

M. Monteith: Oui, la loi le prévoit. Il est plus difficile d'élaborer des règlements pour ces domaines précis parce qu'il existe de grandes différences entre les exigences applicables aux emballage et aux contenants et ce, selon les contextes internationaux et les modes de transport. Par exemple, l'acier fabriqué en Amérique du Nord, en Europe et au Japon n'est pas le même et nous devons en tenir compte.

Pour l'instant, en ce qui concerne le transport ferroviaire, l'emballage est réglementé par la CCT; en ce qui a trait au transport maritime, c'est le règlement maritime qui s'applique

[*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 artiles 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

[*Text*]

the Grange recommendations and, particularly, recommendation 4(5) and the sixth part.

For certain dangerous goods, there is a requirement to have an emergency response plan. There is a requirement to file a summary of that response plan with the department. If it is a Canadian consignor, then the responsibility of filing this plan is the responsibility of the Canadian consignor.

When the goods are coming into Canada from outside the country, it is the Canadian consignee. In respect of the one area that is left, road and rail on land where the goods travel through Canada—an example would be the transport of goods from south of the border to Alaska—it is the carrier's responsibility to file the plan.

When the plan is filed, an identification number will be given to the person making the application. Where dangerous goods are being shipped that require the filing of this plan, the identification number will be shown on the documentation, together with the telephone number—and it must be a 24-hour number—that is used to activate the plan.

In section 7.17 there is a brief description of the response capability. Again, there must be the name and address of the person on whose behalf the summary of the plan was filed.

It is probable that one plan may be developed for more than one agency. I am aware, for instance, that many of the explosives distributors use a common plan and a common call-up number.

The materials in respect of which a plan is required can be found on Schedule XII, to which there are two parts, Part I being in relation to explosives and Part II being in relation to chemicals.

As you will notice, there are special provisions involved. There are also listings of quantities or coded quantities, such as S1, S3, S4, and S5. The description of the coded quantities can be found in section 7.18 on pages 73 and 74 of the regulations.

Mr. Chairman, that completes my review of Part VII. I note again that the emergency response planning situation is something that is uniquely Canadian.

The Chairman: If there are no questions on Part VII, we will move on to Part VIII, which deals with the safety requirements for the transportation of dangerous goods.

Mr. Monteith: Part VIII, Mr. Chairman, is the last of the skeletal parts and deals with the safety requirements during the transportation of dangerous goods. There is reference to the short-run ferry and the fact that no person shall transport dangerous goods in a large container that is carried on a short-run ferry unless certain requirements are met in terms of distance and restraint. There are then set out certain requirements in respect of the transportation of Class 1 explosives and Class 7 radioactive materials.

That, Mr. Chairman, completes the review of Part VIII.

[*Traduction*]

Grange, plus particulièrement la recommandation 4(5) et celle de la sixième partie.

Il est nécessaire de prévoir une planification des interventions d'urgence pour certaines marchandises dangereuses. il faut déposer un résumé du plan auprès du Ministère. Dans le cas d'un envoi canadien, la responsabilité de déposer ce plan incombe à l'expéditeur canadien.

Lorsque les marchandises viennent d'un pays étranger, cette responsabilité incombe au destinataire canadien. En ce qui a trait au domaine qui n'est pas précisément abordé, c'est-à-dire le transport routier et ferroviaire de marchandises qui sont expédiées à travers le Canada, par exemple le transport de marchandises du sud de la frontière à l'Alaska, c'est au transporteur qu'incombe la responsabilité de déposer ce plan.

Une fois cette étape franchie, un numéro d'identité sera donné à la personne qui présente la demande. Lorsque des marchandises dangereuses sont expédiées qui néçessitent le dépôt de ce plan, le numéro d'identité figure sur les documents de même que le numéro de téléphone - service 24 heures sur 24 - qui est utilisé pour le plan en question.

L'article 7.17 contient une brève description des mesures d'urgence en cas de danger. Encore là, doivent figurer le nom et l'adresse de la personne au nom de qui le résumé du plan est déposé.

Il est probable qu'un plan soit rédigé pour plus d'un organisme. Je sais, par exemple, que nombre des distributeurs d'explosifs utilisent le même plan et le même numéro de téléphone.

Les marchandises pour lesquelles un plan doit être déposé figurent à l'Annexe XII, qui elle-même contient deux parties, la Partie I concernant les explosifs et la Partie II les produits chimiques.

Comme vous le constaterez, des dispositions spéciales sont prévues. On donne aussi une liste des quantités visées soumises aux dispositons S1, S3, S4 et S5. La description de ces quantités se trouve à l'article 7.18 aux pages 73 et 74 du Règlement.

Monsieur le président, j'ai terminé l'examen de la Partie VII. Je tiens à faire remarquer de nouveau que le plan des interventions d'urgence est unique au Canada.

Le président: Si vous n'avez pas d'autres questions concernant la Partie VII, nous passerons à la Partie VIII qui porte sur les règles de sécurité régissant le transport des marchandises dangereuses.

M. Monteith: Monsieur le président, la Partie VIII est la dernière des parties peu détaillées qui porte sur les règles de sécurité concernant le tranport de marchandises dangereuses. Il est question du transport de ces marchandises sur un traversier et du fait que personne n'a le droit de transporter des marchandises dangereuses dans un grand conteneur, lui-même transporté sur un traversier à moins de satisfaire à certaines règles concernant la distance et d'autres restrictions précises. Ensuite, les règles concernant le transport des explosifs de la classe I et des matières radioactives de la classe 7 sont établies.

Voilà, monsieur le président, qui complète l'examen de la Partie VIII.

[*Text*]

The Chairman: Are there any questions in relation to Part VIII? If not, we will proceed to Part IX, which deals with the safety requirements for the training of persons and for reporting.

Mr. Monteith: Sections 9.1 to 9.7 of Part IX deal with training. In section 9.1 you will find the definition of "employer." That reflects the definition used for purposes of Part IX of the regulations. Also included is a definition of "dangerous occurrence" which is again the definition for purposes of Part IX of the regulations.

The training requirements are to be to the satisfaction of the employer. The person must be trained specifically for the duties to which he is assigned. Under this part, this person is a "trained person" when his employer is satisfied that he has had adequate training and when that employer issues to that person a Certificate of Training. On that Certificate of Training there will be the date of the initial training and the follow-up training. The certificate is valid for 36 months, with the exception of the air certificate, which is valid for 12 months.

There are people who are not required to be trained by the employer, and that would be those people whose duties require them to be knowledgeable in the handling of dangerous goods, and that would include a person who was the holder of a certificate or licence under the Ships' Deck Watch Regulations or the Pest Control Products Act. The holders of such certificates are highly trained and highly specialized. Another example would be the holder of a certificate or licence under the Atomic Energy Control Act.

Senator Macdonald: Who provides the training?

Mr. Monteith: In the case of the Ships' Deck Watch Regulations, the training would be provided by the Marine people; for the Pest Control Products Act, the training would be done under the supervision of the Department of Agriculture.

Senator Macdonald: So, those who have received training under the provisions of these other acts are qualified to function under these regulations?

Mr. Monteith: Where such persons hold the appropriate documentation to show that they have received such training, yes.

Senator Thériault: I notice that throughout the regulations the masculine gender only is used. For purposes of these regulations, is that taken to mean both genders?

Mr. Monteith: Mr. Chairman, I shall defer to Mr. Gagnon on that one.

Mr. Gagnon: It would apply to both men and women, yes.

Senator Macdonald: Under the Interpretation Act.

Senator Macdonald: Section 9.1 states:

> For the purposes of this Part "employer" includes a person who - - -

and it then goes on to define that term.

[*Traduction*]

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur la Partie VIII? Sinon, nous passerons à la Partie IX, qui porte sur les règles de sécurité régissant la formation et l'établissement de rapports.

M. Monteith: Les articles 9.1 à 9.7 de la Partie IX portent sur la formation. A l'article 9.1, vous trouverez la définition du terme «employeur» utilisée aux fins de la Partie IX du Règlement. De même, on trouvera une définition du «cas de danger» établie aux mêmes fins.

Les règles régissant la formation doivent satisfaire l'employeur. La personnne doit être formée précisément aux fonctions auxquelles elle est assignée. La présente partie prévoit que cette personne est une «personne qualifiée» si l'employeur est convaincu qu'elle possède une formation adéquate, après quoi il délivre un certificat de formation. Ce certificat comprendra la date à laquelle la personne a terminé une formation de base et une formation subséquente. Le certificat est valide pendant 36 mois, sauf exception pour le certificat concernant le transport aérien qui n'est valide que pour 12 mois.

Certaines personnes ne sont pas tenues d'être formées par l'employeur, en l'occurrence celles dont les fonctions exigent une connaissance de la manutention des marchandises dangereuses, et cela comprendrait la personne qui détient un certificat ou une licence en vertu du Règlement sur les quarts à la passerelle des navires ou de la Loi sur les produits antiparasitaires. Les détenteurs de ces certificats ont des personnes hautement qualifiées et très spécialisées. Autre exemple, les détenteurs d'un certificat ou d'une licence en vertu de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique.

Le sénateur Macdonald: Qui assure la formation?

M. Monteith: En ce qui a trait au Règlement sur les quarts à la passerelle des navires, la formation est assurée par les gens de la marine; en ce qui a trait à la Loi sur les produits antiparasitaires, la formation est assurée par le ministère de l'Agriculture.

Le sénateur MacDonald: C'est donc dire que ceux qui ont reçu une formation en vertu de ces mesures législatives respectent donc les dispositions du Règlement?

M. Monteith: Oui, lorsqu'elles possèdent la preuve qu'elles ont reçu cette formation.

Le sénateur Thériault: Je remarque que dans tout le Règlement, on n'utilise que le masculin. Aux fins du présent Règlement, est-ce qu'on entend ici le masculin et le féminin?

M. Monteith: Monsieur le président, je cède la parole à M. Gagnon.

M. Gagnon: Oui, les dispositions s'appliquent aux hommes et aux femmes.

Le sénateur Macdonald: En vertu de la Loi d'interprétation.

Le sénateur Macdonald: L'article 9.1 est ainsi libellé:

> Employeur s'entend en outre de la personne qui . . .

et on définit ensuite le terme.

[*Text*]

Do I understand it to be the case that the onus is on the employer—for example, the head of a small trucking company—to cause his employees to be trained in these particular matters?

Mr. Monteith: That is correct.

Senator Macdonald: And it is the employer who provides the Certificate of Training and not some governmental authority?

Mr. Monteith: That is correct. The onus is on the employer, on the industry.

Senator Macdonald: Is there any standard of training to which the owner of a small trucking firm can refer?

Mr. Monteith: Yes. Organizations such as the Canadian Trucking Association have been running training seminars. In some cases, the training is provided at the association level, with the employer then deciding that that adequately meets his requirements under the regulations.

The Chairman: Senator Turner, please.

Senator Turner: Mr. Monteith, what happens to an independent trucker who does not belong to the Canadian Trucking Association?

Mr. Monteith: The independent is responsible for seeing that the rules are complied with. It is the employer's responsibility. The training, particularly for the trucking organizations, would be part of the consideration that the compliance officers from the provinces would look at in carrying out on-highway inspections.

There are other locations. Some of the community colleges are now beginning to give specific courses on this subject, so that there are courses available.

Senator Turner: Is it possible that at the weigh scales on, for example, the 401—or on any other highway, for that matter—these rules and regulations are not being complied with? Do they make checks there?

Mr. Monteith: Mr. Chairman, it is my understanding that these will be the basic areas where most of the highway compliance will take place. It is a convenient place; the trucks have stopped, anyway. The weights will be known, so that it is a very convenient spot to do that type of check. It combines the two functions quite conveniently.

The Chairman: Are there any further questions on this section?

Mr. Monteith: The next area within Part IX is the registration. This provides that:

> (a) every Canadian manufacturer of dangerous goods that offers for transport dangerous goods, or
>
> (b) every importer in Canada of dangerous goods,
>
> that are in bulk or in placardable quantities, shall register with the Director General by providing the Director Gen-

[*Traduction*]

Ai-je raison de dire qu'il appartient à l'employeur — par exemple au chef d'une petite société de camionnage — de demander à ses employés de recevoir une formation dans ce domaine précis?

M. Monteith: C'est exact.

Le sénateur Macdonald: Et c'est l'employeur qui remet le certificat de formation et non pas un organisme gouvernemental?

M. Monteith: C'est exact. La responsabilité incombe à l'employeur, à l'industrie.

Le sénateur Macdonald: Existe-t-il une norme de formation à laquelle le propriétaire d'une petite entreprise de camionnage peut se reporter?

M. Monteith: Oui. Des organismes tels que l'Association canadienne du camionnage tiennent des colloques de formation. Dans certains cas, cette formation est assurée au niveau de l'association, l'employeur décidant ensuite si elle répond aux conditions prévues dans le règlement.

Le président: Sénateur Turner, je vous prie.

Le sénateur Turner: Monsieur Monteith, qu'advient-il d'un camionneur indépendant qui ne fait pas partie de l'Association canadienne du camionnage?

M. Monteith: Le camionneur indépendant doit veiller au respect des règles. C'est la responsabilité de l'employeur. La formation, notamment dans le cas des organismes de camionnage, serait un des éléments qu'examineraient les agents des provinces chargés du respect des règles lorsqu'ils procéderaient à des inspections sur les routes.

Il y a d'autres endroits où une formation peut être assurée. Certains collèges communautaires commencent à donner des cours sur le sujet, il existe donc des cours.

Le sénateur Turner: Est-il possible qu'au poste de pesage, par exemple, sur la route 401 - ou sur toute autre route - on ne respecte pas ces règles et ce règlement? Procède-t-on à des vérifications à ces endroits?

M. Monteith: Monsieur le président, il semblerait que ce soit les principaux endroits où l'on procédera à la plupart des vérifications pour s'assurer qu'on respecte le règlement. Ce sont des endroits commodes; les camions y sont arrêtés de toute façon. On connaîtra les poids qu'ils transportent, ce sont donc des endroits très commodes pour procéder à ce genre de vérification. Les deux fonctions sont donc combinées, ce qui est très pratique.

Le président: Y a-t-il d'autres questions sur cet article?

M. Monteith: Le point suivant qui figure dans la partie IX, est l'inscription. Le Règlement prévoit que:

> *a*) tout fabricant canadien de marchandises dangereuses qui demande le transport de marchandises dangereuses, et
>
> *b*) tout importateur au Canada de marchandises dangereuses,
>
> qui sont en vrac ou en quantités exigeant l'apposition de plaques, sont tenus de s'inscrire auprès du Directeur géné-

[*Text*]

eral with the information required in Form 1 set out in Schedule IX.

There are certain exceptions to the this legislation, and again, they relate to areas where this type of registration has already taken place; where the manufacturer or importer has a licence under the Explosives Act, under the Atomic Energy Control Act or under the Pest Control Products Act. These are areas where this type of control already exists, so there is no need for duplication.

The registration requirements must be updated every five years or when a change takes place, whichever is sooner.

The remainder of Part IX, starting of page 78, deals with various types of notifications. Section 9.10 deals with the notification of lost, stolen or misplaced goods; 9.11 is a very specific section which replaces the existing regulation under the Explosives Act and that is delay in the delivery of explosives.

Section 9.12 covers an in-flight emergency situation, which is currently covered under the air regulations and is now being brought in here. Section 9.13 deals with the reporting of a dangerous occurrence. As I mentioned previously, a dangerous occurrence is defined in section 9.1 of this Part. Section 9.13 says:

> A person who has the charge, management or control of dangerous goods at the time he discovers or is advised of a dangerous occurrence in respect of those goods shall immediately notify or cause to be notified

There then follows a series of people to be notified, beginning with the local police. In some provinces, there is an alternative number to that of the local police. There are appropriate authorities within the provinces that can be called and a 24-hour emergency number is provided. These numbers are contained in Table II towards the end of this part, which is, in fact, over the page on page 81.

Senator Macdonald: Mr. Chairman, the next section is headed "Dangerous Occurrence 30 Days Reporting". Surely 30 days is a very long time for something as serious as a dangerous occurrence to go unreported.

Mr. Monteith: I am sorry, senator, but 9.13 deals with the immediate reporting of dangerous occurrences. The 30 days reporting of a dangerous occurrence is essentially follow-up with paper work and statistics, and the type of information that might be required, if there were a deficiency in the type of packing, could be noted if it showed up with any kind of frequency. That is an example of the type of thing that would come under the 30-day reporting. There are two reporting requirements contained in here, and I am sorry, senator, I should have been more explicit. Section 9.13 is the immediate reporting and 9.14 is the 30-day reporting, which is essentially the follow-up.

Section 9.14 is also specific for certain conditions. Those conditions are laid out. For example, there is the case of someone being killed or injured so seriously as to require hospitalization; there is the discovery of damage to any pressurized means of containment—that would be most important—and

[*Traduction*]

ral, en lui communiquant les renseignements exigés sur la formule 1 prévue à l'annexe IX.

Il y a certaines exceptions à ce règlement et, encore une fois, elles portent sur des cas où ce genre d'inscription a déjà eu lieu, soit lorsque le fabricant ou l'importateur est titulaire d'une licence délivrée en vertu de la Loi sur les explosifs, en vertu de la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique ou en vertu de la Loi sur les produits antiparasitaires. Ce sont les cas où ce genre de contrôle existe déjà, il est donc inutile d'en imposer un autre.

Les conditions d'inscription doivent être mises à jour tous les cinq ans ou lorsqu'une modification a lieu, selon la première éventualité.

Le reste de la partie IX, qui commence à la page 78, porte sur divers types de notification. L'article 9.10 traite de la notification visant des marchandises dangereuses qui sont égarées, perdues ou volées; l'article 9.11 est un article très précis qui remplace l'actuel règlement d'application de la Loi sur les explosifs et qui porte sur le retard de livraison d'explosifs.

L'article 9.12 traite d'une situation d'urgence en vol, prévue actuellement dans le Règlement de l'air et qu'on insère dans ce règlement-ci. L'article 9.13 porte sur le rapport de cas de danger. Comme je l'ai déjà mentionné, on définit un cas de danger à l'article 9.1 de cette Partie. À l'article 9.13, on dit:

> La personne responsable de marchandises dangereuses qui constate ou apprend que ces marchandises sont en cause dans un cas de danger avise immédiatement, ou s'assure que sont avisés . . .

Suit alors une série de personnes à notifier, à commencer par le détachement de la police locale. Dans certaines provinces, il y a un autre numéro à composer. Les provinces ont des autorités compétentes qu'on peut appeler, et il existe parfois un numéro d'urgence qu'on peut composer à toute heure. Ces numéros figurent au tableau II, vers la fin de cette Partie, soit à la page 81.

Le sénateur Macdonald: Monsieur le président, la partie suivante s'intitule «*Cas de danger—Rapport dans les 30 jours*». Trente jours, voilà un très long délai pour signaler quelque chose d'aussi grave qu'un cas de danger.

M. Monteith: Je m'excuse, sénateur, mais l'article 9.13 traite du rapport immédiat de cas de danger. Le délai de rapport dans les trente jours concerne essentiellement la suite à donner au rapport immédiat, soit les documents administratifs et la statistique, de même que le genre de renseignements qui pourraient être nécessaires si l'on remarquait la moindre réapparition d'une défectuosité du type d'emballage utilisé. C'est un exemple du genre de cas à signaler dans les trente jours. Il y a dans le règlement deux dispositions relatives au rapport; je regrette, sénateur, j'aurais dû être plus explicite. L'article 9.13 traite du rapport immédiat et l'article 9.14, du rapport dans les trente jours, soit essentiellement la suite à donner au premier.

L'article 9.14 précise également certains cas, par exemple, la constatation du fait qu'une personne a été tuée, ou blessée au point de devoir être hospitalisée; qu'un dommage a été causé à un moyen de confinement sous pression, ce qui serait très important, ou encore que la totalité ou une partie d'un envoi de

[*Text*]

the discovery that all or part of any consignment of the radioactives has been misplaced, lost or stolen. These are all considered to come under the section which requires 30-day reporting.

Mr. Chairman, that deals with Part IX.

The Chairman: Any futher questions on Part IX?

Senator Turner: Mr. Monteith, I would like to ask you a question with reference to section 9.11. You have a problem with cars on a train and you set them off on some sidings which are, for the sake of argument, away out in the country somewhere in no man's land. It has been my experience in the past that, where some of these cars are set off on sidings and left, the kids sometimes play along the line and, where there are placards, they sometimes turn the placard inside out or they take the placard off. Two or three days later, when you are looking for that car, it is not easily identifiable, because the placard has been taken off or is mutilated. As a result, there are sometimes cars in a "set off" situation where the contents are unknown. What have you done to take care of those situations?

Mr. Monteith: Mr. Chairman, it is the responsibility of the carrier to see that any lost, stolen or damaged cards are promptly replaced. This is a requirement within the regulations. In other words, it is their responsibility to keep an eye on the particular product and to replace lost or stolen placards as required.

Senator Turner: Mr. Monteith, I have had 40 years' experience with the CNR. I have hauled dynamite and never knew what was on the train. We went sometimes for two or three years before the conductor gave us a slip, saying what was in the 6th car.

Mr. Monteith: That would clearly be illegal under the regulations today, sir.

Senator Turner: It was illegal before, but it was still done. There were supposed to be five cars between the car of dynamite and the engine. However, if you are on the way-freight and only have two or three cars, what happens then? You haul it right behind the engine because you have no choice. I have been on way-freight where there were not five cars on the line. In that event, you are breaking the law.

Mr. Monteith: Yes, you are, sir.

The Chairman: If there are no further questions, perhaps we could proceed then to Part X?

Mr. Monteith: Part X, Mr. Chairman, responds to the requirements under section 28 of the act where the minister can provide protective direction for those areas not covered by regulations. This section is the administrative requirement to cover those situations. It deals with the type of notification, the effect and the duration and provides the appeal and review process available to the person against whom or to whom the protective direction is addressed. There are various levels of the appeal process, and these are all spelled out in 10.6 on page 82.

[*Traduction*]

matières radioactives a été égarée, perdue ou volée. Tous ces cas sont visés dans l'article qui demande de faire un rapport dans les trente jours.

Monsieur le président, voilà pour la Partie IX.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la Partie IX?

Le sénateur Turner: Monsieur Monteith, je voudrais vous poser une question au sujet de l'article 9.11. Admettons que vous avez un problème avec des wagons et que vous les dételez sur certaines voies de garage qui se trouvent, par exemple, au fin fond de la campagne, au diable vauvert. J'ai déjà constaté par le passé qu'en pareils cas, des jeunes jouent parfois le long de la voie ferrée et, lorsque des placards sont apposés sur les wagons, ils les tournent parfois à l'envers ou les arrachent. Deux ou trois jours plus tard, lorsque vous cherchez ce wagon, il est difficile de l'identifier, car les placards ont été enlevés ou mutilés. Ainsi, il y a parfois des wagons dételés dont on ignore le contenu. Qu'avez-vous prévu pour faire face à ces situations?

M. Monteith: Monsieur le président, il incombe au transporteur de veiller à ce que toute affiche égarée, volée ou endommagée soit rapidement remplacée. C'est le règlement qui l'exige. En d'autres termes, il lui incombe de surveiller la marchandise et de remplacer au besoin les plaques perdues ou volées.

Le sénateur Turner: Monsieur Monteith, j'ai quarante ans d'expérience auprès du CNR. J'ai transporté de la dynamite sans jamais le savoir. Il s'est parfois écoulé deux ou trois ans avant que le conducteur nous remette un bout de papier indiquant ce que contenait, par exemple, le sixième wagon.

M. Monteith: Selon le règlement actuel, ce procédé serait de toute évidence illégal, monsieur.

Le sénateur Turner: Il l'était aussi auparavent, mais on l'utilisait quand même. Il était censé y avoir cinq wagons entre la locomotive et celui qui contenait la dynamite. Toutefois, si vous êtes sur la bascule et qu'il n'y a que deux ou trois wagons dans le convoi, qu'arrive-t-il alors? Vous la tirez juste derrière la locomotive parce que vous n'avez pas le choix. Je suis monté dans les trains collecteurs à des moments où il n'y avait pas cinq wagons sur la voie. Dans ces cas-là, vous enfreignez la loi.

M. Monteith: C'est exact, monsieur.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, peut-être pourrions-nous passer à la Partie X?

M. Monteith: Monsieur le président, la Partie X satisfait aux conditions prévues à l'article 28 de la loi, où il est prévu que le Ministre peut ordonner la prise de mesures de protection dans les cas non prévus par le règlement. Cette partie constitue les dispositions administratives qui traitent de ces cas, soit le type de notification, son effet en sa durée, ainsi que le processus d'appel et de révision auquel peut recourir la personne à qui ou contre qui l'ordre de protection est adressé. Le processus d'appel comporte diverses étapes, qui sont énoncées à l'article 10.6, à la page 82.

[*Text*]

There are also specific requirements for the notification of the decision. This particular part of the regulation has been in force for roughly one year, and was brought into Part X on the February 6 date.

The Chairman: Any question on Part X? If not, we will carry on now and deal with Part XI.

Mr. Monteith: Part XI deals with the two types of permits mentioned in the act. There is the equivalent level of safety permit which is mentioned in subsection 27(1) of the act and there is an appeal and review process provided for this particular permit.

The other permit that is mentioned in the act is in subsection 3(c)(iii), and it should be noted that there is no appeal process for this particular permit of exception. It is also worth noting that the permit of exception can be applied for orally, with written documentation to follow up. This would look after emergency situations.

Part XI contains primarily administrative regulations of the permit system as it was envisaged in the act.

The Chairman: Any questions on Part XI? . . . Would you go on with Part XII, Mr. Monteith?

Mr. Monteith: Part XII again is a relatively small part. It requires the appointment of agents for certain materials. This is found on page 86. It deals with certain materials such as fissile materials in Class 7, waste goods of Class 7, or dangerous goods in Schedule XII, which are those that require the emergency response plan action. Where a person is not a resident of Canada and has not his chief place of business in Canada and wishes to handle, offer for transport or transport dangerous goods destined for Canada, or through Canada, he must appoint an agent. This agent, as I recall from the act, must be responsible for all the aspects. This is under the financial responsibility section of the act, which I believe is section 19(2).

The Chairman: Any questions on Part XII? . . . Would you now go on to Part XIII?

Mr. Monteith: Part XIII deals with the administrative areas that are required for the designation of inspectors and the certification of the inspectors. It deals briefly with the qualifications, and also deals with the manner in which they shall carry out their duties. Specifically, in section 13.8, on page 87, it deals with what an inspector, pursuant to certain paragraphs or subsections of the act, shall do when he is on the scene when dealing with a dangerous occurrence.

There is one interesting part on page 88, section 13.9. This is the recovery of fees. Where an industry might request that an inspection be done, that inspection can be done and it will cost $300 per day, or any part of the day thereof, per inspector.

Mr. Chairman, that deals with the regulations that have been published to date. I should like to say that there is one further part that will be published, to be known as Part XIV, which will be dealing with ticketing offences. When the ticket-

[*Traduction*]

La notification de la décision est également assortie de conditions précises. Cette partie précise du règlement est en vigueur depuis environ un an, et a été insérée dans la Partie X, le 6 février.

Le président: Y a-t-il des questions à poser au sujet de la Partie X? Sinon, nous passerons maintenant à la Partie XI.

M. Monteith: La Partie XI traite des deux types de permis mentionnés dans la loi, soit le permis qui assure un niveau de sécurité équivalent, et qui est mentionné au paragraphe 27(1) de la loi, de même qu'un processus d'appel et de révision prévu pour ce permis précis.

L'autre permis dont il est question dans la loi figure à l'alinéa 3c)(iii), et il convient de souligner qu'aucun processus d'appel n'est prévu pour ce permis de dérogation en particulier. Il est également utile de préciser que le permis de dérogation peut être obtenu sur demande verbale, la demande écrite devant être présentée ultérieurement. On régirait ainsi la question des cas d'urgence.

La Partie XI contient essentiellement les règles adminsitratives du système de permis prévu dans la loi.

Le président: Des questions sur la Partie XI? . . . Pourriez-vous poursuivre avec la Partie XII, monsieur Monteith?

M. Monteith: La Partie XII, qui figure à la page 86, est, elle aussi, assez courte. Elle prévoit la désignation de mandataires pour le transport de certaines matières. Elle régit certaines matières comme les matières fissiles de classe 7, les déchets de classe 7 ou les matières dangereuses visées à l'Annexe XII, c'est-à-dire les matières qui doivent faire l'objet de mesures d'urgence. Toute personne qui ne réside pas au Canada, qui n'y a pas son principal établissement commercial et qui désire se livrer à la manutention ou au transport de marcchandises dangereuses destinées au Canada ou à y transiter, ou qui demande ce transport, doit désigner un mandataire. D'après ce que je me rappelle de la loi, ce mandataire est responsable de tous les aspects du transport. Ces dispositions figurent à l'article de la loi traitant de la solvabilité qui est, je pense le paragraphe 19(2).

Le président: Des questions sur la Partie XII? . . . Auriez-vous l'obligeance de passer à la Partie XIII?

M. Monteith: La Partie XIII porte sur les aspects administratifs de la désignation et de l'accréditation des inspecteurs. Elle traite brièvement des compétences de l'inspecteur et de la façon dont il doit remplir ses fonctions. En particulier, l'article 13.8, qui figure à la page 87,mentionne ce qu'un inspecteur doit faire, conformément à certains alinéas ou paragraphes de la loi, lorsqu'il est sur place pour régler un cas de danger.

Il y a un élément intéressant à l'article 13.9, qui figure à la page 13.8. Il s'agit du recouvrement des droits de visite. Lorsqu'une industrie désire qu'on fasse une inspection, elle fait appel à un inspecteur. Ce service lui coûte 300 $ par jour ou fraction de jour et par inspecteur.

Monsieur le Président, nous avons passé en revue le règlement publié jusqu'à ce jour. J'aimerais souligner qu'une autre partie, la partie XIV viendra s'y ajouter. Elle portera sur les

[*Text*]

ing offences part is published it will take some load off the courts.

The Chairman: When is it expected that it will be published?

Mr. Monteith: Part XIV will be published probably in early 1986, in Part I of the *Canada Gazette*. At this time it is in the drafting stage. It requires a fair degree of consultation and work with the provinces in particular, as well as with the other departments and agencies involved in the control of the transportation of dangerous goods.

Senator Turner: Were these rules and regulations in the mill, or are they the result of the Mississauga wreck, which brought these problems to the forefront of the Department of Transport and the Canadian public?

Mr. Monteith: Which particular rules? These rules?

Senator Turner: Yes.

Mr. Monteith: Part of it is due to the Mississauga event, which has had some impact. Some of them were already in place, or in place for specific modes and in specific areas, and certainly in place "internationally" in Canada, which signed international agreements for air freight.

Senator Turner: Do you not think there has been quite a delay from the time we had the wreck in Mississauga away back in 1979, I think it was? Now we get the rules and regulations. Why the long delay?

Mr. Monteith: I would agree that there has been a fair length of time involved. The difficulty is to write a single set of regulations that will encompass the requirements of the various modes, the regulations that are in place plus the international aspect, by which I mean offshore, and which will be compatible with the U. S. There were some difficulties in drafting that type of information. It should also be noted that the Statutory Instruments Act review system is a cumbersome process; it takes time to process a large document such as this through that system.

Senator Turner: During the war we had all kinds of tank cars come over to Canada and we hauled everything. They were not inspected. All the railroads did was put a slow on at 40 miles an hour. If a car was set off, it was repaired and put back in service, so indirectly we went for about four or five years with broken-down equipment and we still managed to service the war effort. There was no worry about rules and regulations then, because everybody gambled; every time you would see one out on a run you were gambling with your life. Nobody worried then. Why all the big worry now, just because we had a wreck in Mississauga? We had wrecks then many times and nothing happened; they cleaned it up and that was it. If you kept the equipment on the roadbed in good shape, which it is not now, there would be fewer accidents on the railroads in Canada, as I think you will agree.

[*Traduction*]

contraventions. La publication de cette partie allégera quelque peu le fardeau des tribunaux.

Le président: Quand croyez-vous qu'elle sera publiée?

M. Monteith: La Partie XIV sera vraisemblablement publiée au début de 1986, dans la Partie I de la Gazette du Canada. Elle est en voie d'élaboration. Elle nécessite des consultations assez nombreuses avec les provinces en particulier, ainsi qu'avec d'autres ministères et organismes concernés par le contrôle du transport des marchandises dangereuses.

Le sénateur Turner: Ces règles et ces règlements étaient-ils en voie d'élaboration, ou sont-ils le résultat de l'accident de Mississauga, qui a attiré l'attention du ministère des Transports et du public canadien sur ces problèmes?

M. Monteith: Quelles règles particulières? Ces règles?

Le sénateur Turner: Oui

M. Monteith: Elles sont en partie attribuables à l'accident de Mississauga, qui a eu certaines répercussions. Certaines règles étaient déjà en vigueur, du moins pour des modes de transport et des secteurs donnés, et l'étaient aussi certainement sur le plan international, le Canada ayant signé des accords internationaux sur le transport aérien.

Le sénateur Turner: Ne croyez-vous pas qu'il s'est écoulé beaucoup de temps depuis l'accident de Mississauga, qui remonte à 1979, je crois? Ce n'est que maintenant que nous sommes saisis de ces règles et de ces règlements. Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps?

M. Monteith: Je reconnais avec vous qu'il s'est écoulé une période assez longue. Mais il est difficile de concevoir un seul texte réglementaire qui englobe les exigences applicables aux divers modes de transport, c'est-à- dire les règlements qui sont en vigueur; qui tienne compte aussi de l'aspect international, j'entends par là le transport à l'étranger, et qui soit également compatible avec les règlements américains. L'élaboration de ce genre de texte nous a causé certaines difficultés. Je tiens également à mentionner que le système de révision de la Loi sur les textes réglementaires est lent; il faut du temps pour qu'un document aussi volumineux que celui-ci en franchisse toutes les étapes.

Le sénateur Turner: Pendant la guerre, des wagons-citernes de toutes sortes sont venus au Canada et tout a très bien marché. Ces wagons n'étaient pas inspectés. Les responsables des chemins de fer se sont contentés d'imposer une limite de vitesse de 40 milles à l'heure. En cas de dételage, le wagon était réparé, puis remis en service. Nous avons donc travaillé indirectement pendant quatre ou cinq ans avec du matériel en mauvais état et avons quand même pu contribuer à l'effort de guerre. À cette époque, on ne s'inquiétait ni des règles, ni des règlements parce qu'on prenait tous les risques. Chaque fois qu'on partait, on jouait avec sa vie. Nul ne s'en inquiétait alors. Pourquoi se faire tant de souci maintenant, juste à cause d'un déraillement à Mississauga? Des trains ont déraillé maintes fois, et rien ne s'est produit; on nettoyait les dégâts et le tour était joué. Si le matériel roulant était bien entretenu, ce qui n'est pas le cas, il y aurait moins d'accidents ferroviaires au Canada, vous en conviendrez avec moi.

[*Text*]

In those days there were six men looking after 10 miles of track, and there was a pride there, with the oldtimers saying, "My section is better than your section." That is the way the railroads operated in those days. In fact, there were many presidents of American railroads, whose trains we pulled in Canada, who told our boss, or sent a note to our officials, saying, that the Canadian National and CPR track between Chicago and Montreal was the best section of track in North America. That was a pretty good record, and most of the railroad men were very proud of it. I think if we went back to those days and hired some employees to put the equipment in good shape we would not need these rules and regulations now.

Senator Macdonald: Do I understand that the section dealing with inspectors deals generally with the yet to be taken policy upon which the minister touched with respect to taking advantage of existing resources in various provinces rather than, as I think he put it, putting on another layer of bureaucracy? Does this section deal with that yet to be determined policy?

Mr. Monteith: It would apply there, but these are requirements that would have to go through to meet the designation of inspectors under the act, and it would not matter whether they were third party or federal employees.

Senator Macdonald: I understand that. The minister indicated that he wanted to get a general view as to whether he was on the right track with regard to the utilization of existing police and fire prevention services. Should that decision be taken, this is the area that would apply?

Mr. Monteith: This is the area that would apply to those particular people.

Senator Macdonald: I have one final question, Mr. Chairman.

It is difficult to go back and look at all of the various parts, but could you briefly give us the rationale behind the three effective dates as shown, the dates of January 23, which is the revocation of the old regulations, the date of April 8 and the date of July 1.

Mr. Monteith: The January 23 date applied to those regulations that were in effect, namely, the protective direction situation. As I recall, that also dealt with Part I. Part I does not have any offences, but is designed to make people aware of certain definitions in use.

The date of April 8 essentially relates to the administrative portion of the proposed act. That is the date for the publication of permits. That will allow any permit requirement to take place before the July 1 date, which is when the operational sections of the regulations come into force. That is essentially the rationale.

The Chairman: Are there any further questions? In that event, I thank Mr. Monteith and Mr. Gagnon for appearing before the committee today.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

À cette époque, une équipe de six hommes s'occupait de l'entretien de 10 milles de voie ferrée, et c'était avec fierté que les anciens se disaient l'un l'autre: «Mon tronçon est mieux entretenu que le tien». C'était la façon dont les chemins de fer fonctionnaient alors. De nombreux présidents de chemins de fer américains, dont nous tirions les wagons au Canada, ont déclaré à notre patron ou ont fait savoir, par écrit, à nos supérieurs que les voies ferrées du Canadien National et du Canadien Pacifique reliant Chicago et Montréal formaient le meilleur tronçon d'Amérique du Nord. C'était un très bon constat, et la plupart des cheminots en étaient très fiers. Je crois que si nous embauchions certains employés de cette époque pour mettre l'équipement au point, nous n'aurions pas besoin de ces règles et de ces règlements.

Le sénateur Macdonald: Est-ce que l'article relatif aux inspecteurs se rapporte de façon générale à la politique qui sera élaborée ultérieurement et à laquelle le Ministre a fait allusion lorsqu'il a parlé d'utiliser les ressources existantes dans les diverses provinces au lieu d'augmenter le personnel chargé de l'administration? Cet article a-t-il trait à la politique qu'il reste à définir?

M. Monteith: Elle s'appliquerait en effet, mais ce sont des exigences qu'il faudrait examiner à fond pour respecter les dispositions de la Loi relative à la désignation des inspecteurs, et le fait qu'ils soient des fonctionnaires fédéraux ou des tiers n'aurait aucune importance.

Le sénateur Macdonald: Je comprends cela. Le Ministre a indiqué qu'il désirait savoir s'il était sur la bonne voie en ce qui concerne l'utilisation des services de police et de lutte contre les incendies existants. Si cette décision devait être prise, serait-ce ce qui s'appliquerait?

M. Monteith: C'est effectivement ce qui s'appliquerait à ces personnes.

Le sénateur Macdonald: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Il est difficile de revenir sur toutes les parties, mais pourriez-vous nous exposer brièvement les raisons qui sous-tendent le choix des trois dates d'entrée en vigueur, à savoir le 23 janvier, date d'abrogation de l'ancien règlement, le 8 avril et le 1er juillet.

M. Monteith: La date du 23 janvier concerne les dispositions du règlement qui étaient en vigueur, à savoir la situation relatie à la protection du public. Autant que je m'en rappelle, cette date se rapportait également à la Partie I. Celle-ci ne prévoit aucune infraction mais vise à sensibiliser les gens à certaines définitions utilisées.

La date du 8 avril vise essentiellement la partie administrative du projet de loi. C'est la date choisie pour la publication des permis. Les demandes de permis pourront ainsi être présentées d'ici au 1er juillet, date d'entrée en vigueur des articles opérationnels du règlement. Voilà quelles étaient les raisons.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Dans ce cas, je remercie M. Monteith et M. Gagnon d'avoir comparu devant le Comité aujourd'hui.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements;
Mr. André Gagnon, Lawyer.

Du ministère des Transports:

M. John Monteith, directeur des exigences réglementaires;
M. André Gagnon, avocat.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, April 30, 1985

Le mardi 30 avril 1985

Issue No. 3

Third proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

Fascicule nº 3

Troisième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28170—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin
(or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin
(ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*):

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 AVRIL 1985
(4)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit aujourd'hui à 20 h 00, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Fairbairn, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) Muir et Stollery. (7)

Également présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: MM. John Christopher et Nicolas Roy.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De l'Association canadienne du camionnage:

M. A. K. Maclaren, directeur exécutif;

M. Louis-Paul Tardif, directeur exécutif adjoint;

M. John Kulczycki, directeur de la recherche.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. G. L. Thibault, président;

M. T. Huxley, conseiller juridique;

M. Gordon Lloyd, directeur de la législation et du groupe technique.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, est autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

Le président lit la lettre envoyée aux premiers ministres des provinces et aux commissaires des territoires.

Ottawa, le 25 avril 1985

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications étudie présentement la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses publié dans la Gazette du Canada le 6 février dernier lequel rentrera en vigueur le 1er juillet prochain.

Puisque l'application de ce règlement aura des implications provinciales, le Comité se permet de vous inviter, vous et/ou vos collègues des ministères concernés à faire valoir le point de vue de votre gouvernement soit en témoignant devant le Comité, soit pas soumission écrite.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 30, 1985
(4)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee Present: The Honourable Senators Fairbairn, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) Muir and Stollery. (7)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher and Mr. Nicolas Roy.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Canadian Trucking Association:

Mr. A. K. Maclaren, Executive Director;

Mr. Louis-Paul Tardif, Assistant Executive Director;

Mr. John Kulczycki, Director of Research.

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. G. L. Thibault, President;

Mr. T. Huxley, Legal Counsel;

Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group.

The Committee is authorized by its Order of Reference dated February 14, 1985 to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto.

The Chairman read the letter sent to the provincial premiers and territorial commissioners.

Ottawa, April 25, 1985

The Standing Senate Committee on Transport and Communications is presently studying the subject-matter of the Regulations on the Transportation of Dangerous Goods published February 6, 1985 in the Canada Gazette and coming into effect July 1, 1985. The Committee will be holding a series of public meetings in Ottawa and could travel from place to place in Canada to hear evidence from those concerned with this matter.

Due to the many implications on Provincial policies in regulatory matters, the Committee is pleased to invite you and/or your officials to express your views or submit a written brief. Should you or your officials be interested, we will be pleased to make all possible efforts to ensure your views are considered.

Le Comité prévoit tenir des réunions publiques à Ottawa ou ailleurs au pays au cours des mois de mai et juin prochains.

Veuillez agréer, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le président,
Léopold Langlois, Sénateur

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose:

Que la lettre aux premiers ministres soit adoptée.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président présente les témoins.

M. Maclaren fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Thibault fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

L'honorable sénateur Fairbairn propose:

Que les mémoires de l'Association des manufacturiers canadiens, intitulés: «Une liste des principaux problèmes causés par le Règlement du transport de marchandises dangereuses» et «Une proposition de solution pour remédier aux problèmes causés par le Règlement du transport de marchandises dangereuses» soient imprimés en annexe au procès-verbal de ce jour (*appendice «TC-3-A» et appendice «TC-3-B»*).

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 22 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

The Committee intends to hear evidence during May and June, 1985.

Yours sincerely,

Léopold Langlois, Senator
Chairman

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved:

THAT the letter to the premiers be adopted.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman introduced the witnesses.

Mr. Maclaren made a presentation and he and his fellow witnesses answered the questions.

Mr. Thibault made a presentation and he and his fellow witnesses answered questions.

The Honourable Senator Fairbairn moved:

THAT the briefs from the Canadian Manufacturers' Association, entitled "A List of Major Problems with the Transportation of Dangerous Goods Regulations" and "A Proposal to Remedy the Transportation of Dangerous Goods Regulations Problems" be printed and appended to this day's Minutes of Proceedings (*Appendix "TC-3-A" and Appendix "TC-3-B"*).

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

At 10:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, April 30, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8.00 o'clock for the purpose of inquiring into the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

Senator Leopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, before we start with our witnesses tonight, I would like to inform you that last week we wrote the following letter to the premiers of the provinces and to the commissioners of the territories:

> Dear Premier:
>
> The Standing Senate Committee on Transport and Communications is presently studying the subject-matter of the Regulations on Transportation of Dangerous Goods published February 6 1985 in the Canada Gazette and coming into effect on July 1 next. The Committee will be holding a series of public meetings in Ottawa and could travel from place to place in Canada to hear evidence from those concerned with this matter.
>
> Due to the many implications on provincial policies in regulatory matters the Committee is pleased to invite you and/or your officials to express the views of your Government either in appearing or submitting a written brief.
>
> The Committee will hear evidence during May and June next.
>
> Should you or your officials be interested, we will be pleased to make all possible efforts to ensure that your views are considered.

So far we have received answers from three premiers, indicating their interest in this matter.

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, when did you send that letter?

The Chairman: We sent the letter on April 25.

Senator Macdonald (Cape Breton): And you have already had three replies? What three premiers answered?

The Chairman: New Brunswick, Saskatchewan and Quebec.

We have here with us tonight representatives of the Canadian Trucking Association, Mr. A. K. Maclaren, Executive Director; Mr. Louis-Paul Tardif, Associate Executive Director and Mr. John Kulczycki, Director of Research. The first witness will be Mr. Maclaren.

Mr. A. K. Maclaren, Executive Director, Canadian Trucking Association: Thank you, Mr. Chairman. Honourable senators, it is a pleasure to be with you this evening. When the clerk called us last week to ask if we would be interested in appearing, I had to make a very fast decision as to whether we

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 30 avril 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures afin d'examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, établi par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, avant que nous ne commencions à entendre nos témoins ce soir, je vous informe que, la semaine dernière, nous avons envoyé la lettre suivante aux premiers ministres des provinces et aux commissaires des territoires:

> Monsieur le Premier ministre,
>
> Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications étudie présentement la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, publié dans la Gazette du Canada le 6 février dernier, lequel rentrera en vigueur le 1er juillet prochain. Le Comité tiendra des réunions publiques à Ottawa et peut-être ailleurs au pays, pour entendre les personnes que cette question intéresse.
>
> Puisque l'application de ce règlement aura de nombreuses conséquences pour les organismes provinciaux de réglementation, le Comité est heureux de vous inviter, vous ou vos hauts fonctionnaires, à faire valoir le point de vue de votre gouvernement, soit en témoignant devant le Comité, soit en présentant un mémoire.
>
> Le Comité tiendra des audiences publiques en mai et juin.
>
> Si la question vous intéresse, nous serons heureux de faire le nécessaire pour que vous puissiez faire valoir vos vues.

Jusqu'ici, trois premiers ministres nous ont fait part de leur intérêt pour cette question.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, quand avez-vous envoyé cette lettre?

Le président: Nous l'avons envoyée le 25 avril.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Et vous avez déjà reçu trois réponses? Quels sont les trois premiers ministres qui ont répondu?

Le président: Ceux du Nouveau-Brunswick, de la Saskatchewan et du Québec.

Nous avons avec nous ce soir des représentants de l'Association canadienne du camionnage, MM. A. K. Maclaren, directeur exécutif, Louis-Paul Tardif, directeur exécutif adjoint et John Kulczycki, directeur à la recherche. Le premier témoin sera M. Maclaren.

M. A. K. Maclaren, directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage: Je vous remercie, monsieur le président. Honorables sénateurs, nous sommes très heureux d'être avec vous ce soir. Lorsque le greffier nous a appelés la semaine dernière pour nous demander si nous voudrions comparaître, il

[*Text*]

would appear or not, and I thought, given events in the last two or three weeks, that perhaps it would be just as well if we got our position on the record as we see things having developed with these regulations, and where we stand right now.

Going back nine years or perhaps longer, when this matter began, the trucking industry made a decision that it was in favour of a national approach to comprehensive regulation, in regulating the transporation of dangerous goods.

Historically, the trucking industry has not come under regulation in this area, except in specialized areas, such as hauling gasoline. There were also regulations with respect to hauling radioactive material and a few other specialized and very dangerous substances.

Rail and air transportation, however, had come under comprehensive regulation in this area in the past, and in the United States there has been comprehensive regulation under U.S. Title 49 applicable in one version or another to all modes of transport. Therefore some of our international carriers have had experience with U.S. Title 49.

The reason that the trucking industry supported a national comprehensive approach was that we realized there had to be regulation in this area. The trucking industry has grown into the largest freight mode of transport in the country in terms of revenues. If you include for hire and private, we handle approximately 75 per cent of distribution of consumer goods in the country. Also, some of the provinces and, indeed, some municipalities were beginning to move in on the territory, and the last thing we wanted, as a national transportation mode, was to have every province and municipality coming out with its own version of regulation. Therefore we basically supported the approach and we still do.

Having said that, however, it has been a long, slow, agonizing process and we now find ourselves in a position where much of what we thought could go wrong has gone wrong, and we find ourselves in quite a bind, which I will explain in just a minute.

The two gentlemen with me, Mr. Tardif and Mr. Kulczycki, have spent the last two months since the regulations were published working morning, noon and night along with the support staff of CTA preparing training material in two languages. We have with us this evening some samples of that training material that we can pass around to you, if you are interested. We have had this material mass-produced. For the last three weeks our offices have looked like a leadership candidate's campaign headquarters approximately two weeks before the leadership contest. I am almost frightened to open the office door these days. I am usually run down by someone bringing in more material to be collated and sent out, and all kinds of people are coming in, working by the day, packaging and putting together this material for us. It is a massive operation that we are into now, certainly far bigger than anything we have had to

[*Traduction*]

a fallu que je prenne une décision très rapidement et j'ai pensé, vu les événements des deux ou trois dernières semaines, qu'il serait après tout sans doute utile que nous donnions officiellement notre opinion sur l'évolution de la situation en ce qui concerne le règlement.

Si nous retournons neuf ans en arrière ou peut-être plus, c'est-à-dire au moment où cette affaire a commencé, l'industrie du camionnage avait, à l'époque, décidé de favoriser une réglementation globale, à l'échelle nationale, sur le transport des marchandises dangereuses.

L'industrie du camionnage n'avait jamais été réglementée à cet égard, sauf dans des secteurs spécialisés comme le transport d'essence. Certaines provinces appliquaient des règlements portant sur le transport de matières radioactives, et quelques règlements particuliers sur le transport de matières très dangereuses.

Pour sa part, les transports ferroviaire et aérien avaient été par le passé l'objet d'une réglementation complète dans ce domaine et, aux États-Unis, il existe un règlement global portant le numéro 49, qui vise sous une forme ou une autre tous les modes de transport. Certains de nos transporteurs internationaux ont donc pu se familiariser avec le règlement américain numéro 49.

La raison pour laquelle l'industrie du camionnage a appuyé un règlement global à l'échelle nationale, c'est qu'elle s'est rendu compte que ce domaine devait être réglementé. Elle avait évolué au point de devenir de loin le plus important moyen de transport de marchandises du pays, sur le plan des recettes, si on tient compte du camionnage privé et du camionnage pour compte d'autrui. En effet, nous distribuons environ 75 p. 100 des biens de consommation dans le pays. En outre, certaines des provinces et, en fait, certaines municipalités commençaient à s'ingérer dans ce domaine et, en tant que moyen de transport national, nous ne voulions surtout pas que chaque province et chaque municipalité applique sa propre version du règlement. Nous souscrivions donc essentiellement à cette approche et nous y souscrivons encore.

Celà étant dit, le processus a cependant été long et angoissant; les problèmes que nous avons craints ont bel et bien surgi, et nous sommes actuellement pris dans un étau; et j'en parlerai dans un instant.

Les deux messieurs qui m'accompagnent, MM. Tardif et Kulczycki, ont passé les deux mois qui ont suivi la publication du règlement à travailler sans relâche avec le personnel de soutien de l'ACC, à la préparation des documents de formation dans les deux langues. Nous avons avec nous ce soir quelques échantillons de ces documents que nous pouvons faire circuler parmi vous si vous le désirez. Afin que ceux-ci puissent être produits en grand nombre, pendant les trois dernières semaines, nos bureaux ont ressemblé au quartier général d'une campagne au leadership environ deux semaines avant les élections. Je suis presque effrayé d'ouvrir la porte du bureau ces jours-ci. Je suis habituellement bousculé par quelqu'un qui apporte d'autres documents à rassembler et à envoyer, et toutes sortes de gens y arrivent, travaillent à la journée, pour emballer et rassembler ces documents pour nous. C'est une opération mas-

[*Text*]

do in the past. The reason for that quite simply is that the regulation that has come out is hugely complex—indeed, overly complex in its approach, and I will touch on that in a moment. Because of the fact that the trucking industry was not involved before, and because the basic approach adopted included consumer commodities, humble substances, like windex and anything that burns, are caught.

Mr. Louis-Paul Tardif, Associate Executive Director, Canadian Trucking Association: Javex water and Easy-Off.

Mr. Maclaren: Even a truck load of hay is a flammable substance and, technically, it should be placarded and labelled in certain circumstances. The regulations go on and on and on. Some of our people calculate approximately 25 to 33 per cent of what the trucking industry hauls would require placarding in the right circumstances. That means that we must train people right down to the level of the pick-up driver who goes around in trucks picking up 500 pounds of freight here or 1,000 pounds of freight there from one shipper or another. These drivers take the freight to the trucking terminal, where it is consolidated and shipped out on a highway tractor trailer, and then, at the other end, is broken down and delivered.

The front line, in terms of picking up that freight at every shipper's place of business across the country, is the truck driver. The approach we adopted in Canada was to go after consumer commodities if they fell into certain categories. Anything above 500 Kg would require placarding, and any dangerous substance would require identification from the shipper.

One of our problems relates to the extent of the coverage; another problem we have is that we thought—and indeed I believe we could document this if we had to—that we had been promised a one-year phase in before implementation. That was rather important because, as we subsequently discovered from legal opinion, it was not just a question of inspectors—who would have been new to the job as at July 1—nabbing a driver if he was not placarding properly, but if there were a serious accident involving third party injury and property damage, the concern was whether the accident could be related to the failure to comply with the regulations once in force. That could enhance one's liability to third parties, never mind the implications of whether insurance coverage remains valid or not.

So by no means was it a situation in which we could simply fall back and say for the first six months a violator's knuckles would be rapped, but nothing worse would happen—it could potentially be serious. We thought we had a year before implementation. However, we even had doubts as to whether we could really do the job in the freight industry within a year.

We suggested staging implementation of the regulations and going after chemicals and petroleum products, particularly hazardous commodities. I dare say PCB's would have been on that list. Leaving the consumer commodity aspect to a later

[*Traduction*]

sive, certainement beaucoup plus vaste que tout ce que nous avons eu à faire par le passé. La raison en est très simple: le règlement qui a été établi est extrêmement complexe. En fait, son approche est à notre avis, trop complexe; j'aborderai cette question dans un moment. Comme l'industrie du camionnage n'y était pas assujettie auparavant, et comme l'approche fondamentale adoptée vise même des biens de consommation aussi anodins que le Windex et tout ce qui est inflammable . . .

M. Louis-Paul Tardif, directeur exécutif adjoint de l'Association canadienne du camionnage: L'eau de javel et le Easy-Off.

M. Maclaren: Même un camion chargé de foin est inflammable et techniquement, dans certains cas, il devrait porter plaques et étiquettes. Le règlement n'en finit plus. Certains de nos membres estiment qu'environ 25 à 33 p. 100 des camions de l'industrie devraient porter une plaque dans certains cas. Cela signifie que nous devons former les employés jusqu'au bas de l'échelle, c'est-à-dire jusqu'au camionneur de ramassage. Ceux-ci font le tour des expéditeurs et prennent ici 500 livres de marchandises, là 1000 livres et transportent le tout au terminus de camionnage où les chargement sont groupés, puis expédiés par camion-remorque; en fin de trajet, les marchandises sont de nouveau séparées, puis livrées.

Pour le ramassage de ces marchandises à chaque point d'expédition dans le pays, le premier maillon de la chaîne est le camionneur. L'approche que nous avons adoptée au Canada a été de nous occuper de biens de consommation s'ils faisaient partie de certaines catégories. Un camion transportant des marchandises pesant plus de 500 kg doit porter une plaque, et toute matière dangereuse doit être identifiée par l'expéditeur.

Un de nos problèmes concernait l'assurance; un autre problème, c'est que nous pensions (et, en fait, je pense que nous pourrions présenter des documents à l'appui si nous le devions) qu'on nous avait promis d'introduire progressivement le règlement pendant un an avant son entrée en vigueur. C'était assez important car, comme une opinion juridique nous l'a appris par la suite, le problème n'était pas tant le fait d'avoir un nouvel inspecteur, entré en fonctions le 1er juillet, qui coince un conducteur qui n'a pas apposé les plaques requises sur son camion, mais de savoir ce qui se produirait en cas d'un accident grave causant des blessures à un tiers et des dégâts matériels. On se demandait si l'accident pourrait être considéré comme causé par le non-respect du Règlement, une fois ce dernier en vigueur. Cela risquait d'augmenter la responsabilité envers des tiers, que l'assurance demeure valable ou non.

Ainsi, nous ne pouvions pas simplement nous dire que, pendant les six premiers mois, on ne ferait que taper sur les doigts du contrevenant, et que rien de pire n'arriverait, la situation pouvait bel et bien être grave. Nous pensions avoir un an pour nous préparer avant la mise en oeuvre du Règlement. Toutefois, nous doutions même que l'industrie du transport de marchandises en général puisse répondre aux dispositions du règlement dans un délai d'un an.

Nous avons proposé de procéder par étapes et de mettre l'accent sur les produits chimiques et pétroliers, notamment des produits dangereux. J'ose dire que les BPC auraient été inscrits sur cette liste. En reportant la question des biens de

[*Text*]

date, we would have had an adequate opportunity to train our personnel and the real hazard would have been potentially less.

That is not the way things worked out, and we were disappointed when the regulations came out in early February, despite the fact that we thought we had assurances that we would have year to prepare.

That set in motion a very urgent process involving my staff and our provincial trucking associations, which are actually looking after the training regime. We could not have conceivably done that without the full co-operation of the dangerous goods directorate and Transport Canada, both in their advice and in financial support in printing the first copies of this material.

The large document—which you cannot keep because it has to be circulated tomorrow—is an instructor's manual; the smaller booklets are hand-books which you can keep. The hand-books are to be used at the level of the driver. Presumably, every truck driver who has to make a decision in picking up dangerous goods will have one of those in his cab. He should check the shipper documentation, and there is an onus on the shipper against the label on the package, and in appropriate circumstances the driver can determine whether he has to placard his truck. That is what the small booklet is intended to accomplish.

Again, Transport Canada assisted us in the preparation and in the cost of doing the first printing. However, we are now into the second printing and are looking at a third printing of that booklet already.

Our concern and apprehension since the regulations came out, and since we started to get the training material out and the provincial associations started their training process, has not been lessened at all. In fact, our original concern has been confirmed. We fully expected that the larger trucking companies, the national trucking companies employing 3,000, 4,000 or 5,000 people, would have had the sophistication and the management capability to put enough people on this to have their in-house control systems in place and take their people out of operation in order to train them, never mind having to put placard holders on all their trucks and trailers in case they were needed. However, the larger companies are telling us that they will not make it by July 1 with the comprehensive approach, but will have to do one of three things: fudge the training to enable everyone to have a certificate; operate potentially illegally; or refuse to haul dangerous goods, including those consumer commodities such as Windex.

That is not something we want to see happen. Our people try to operate within the law, although there are, taking into consideration small and large trucking companies, thousands of companies across the country. So, we have a problem.

We also have a problem with respect to the international application of these regulations, which relates to another story that goes back quite some time. I say that because, instead of

[*Traduction*]

consommation à une date ultérieure, nous aurions eu le temps de former nos employés et les risques réels auraient pu être moins élevés.

Les choses ne se sont pas passées ainsi, et nous avons été déçus lorsque le Règlement est entré en vigueur au début de février, alors que nous pensions avoir eu la garantie que nous aurions un an pour nous préparer.

Ainsi, cela a mis en marche un processus très urgent auquel ont participé mon personnel et nos associations provinciales de camionnage, qui s'occupent en fait du régime de formation. Nous n'y serions probablement pas parvenus sans l'entière collaboration de la Direction des marchandises dangereuses et de Transports Canada, lesquels nous ont conseillés et appuyés financièrement pour ce qui est de l'impression des premiers exemplaires de ces documents.

Le document volumineux (que vous ne pouvez conserver, car on doit le distribuer demain) est un manuel à l'intention des instructeurs; les petites brochures sont des guides que vous pouvez conserver et qui sont destinés aux conducteurs. On présume que chaque camionneur qui doit décider s'il tiendra des marchandises dangereuses en aura un dans son camion. Il devra vérifier les documents fournis par l'expéditeur, et il incombe à ce dernier d'apposer l'étiquette sur l'emballage; dans certains cas le conducteur peut déterminer s'il doit apposer une plaque sur son camion.

Voilà à quoi sert la brochure. Transports Canada nous a aidés à la préparer et à financer la première édition. Nous en sommes maintenant à la deuxième édition et nous en envisageons déjà une troisième.

Nos craintes et nos appréhensions n'ont aucunement diminué depuis que le règlement a été établi, que nous avons commencé à faire circuler les documents de formation et que les associations provinciales ont commencé à former les employés. En fait, notre première crainte a été confirmée. Nous étions certains que les plus grandes sociétés de camionnage, les sociétés nationales employant 3 000, 4 000 ou 5 000 personnes, auraient eu les moyens techniques et le potentiel de gestion nécessaires pour s'occuper de cette tâche, pour instaurer leurs systèmes internes de contrôle, et pour soustraire leurs employés de leur travail afin de leur donner une formation, même si elles devaient installer des porte-plaques sur tous leurs camions et remorques. Or, les grandes sociétés nous disent qu'elles n'arriveront pas au bout de leur tâche d'ici au 1er juillet si elles appliquent l'approche globale et qu'elles auront trois choix possibles: dispenser une formation pour la forme afin de permettre à chacun d'obtenir un certificat; exercer leurs activités au risque d'entrer dans l'illégalité; ou refuser de transporter des marchandises dangereuses, y compris des biens de consommation comme le Windex.

Nous ne voulons pas que cela se produise. Nos membres essaient de se conformer à la loi, bien qu'il y ait des milliers de sociétés dans le pays, si l'on compte les petites et les grosses sociétés de camionnage. Nous faisons donc face à un problème.

Nous avons également un problème en ce qui concerne l'application du Règlement au niveau international; c'est une autre histoire qui remonte à très longtemps. En effet, au lieu

[*Text*]

opting for the American approach, Title 49, we opted for the U.N. approach, which has different classifications. Whatever the original justification for not following the U.S. system—where I would hazard to guess 85 per cent of our export and import of dangerous goods takes place—we opted for the U.N. approach. I am not saying that was wrong, because we thought the Americans were moving to the U.N. system as well. But, as with metric, the great democracy, it seems, never got around to doing that. At least it has not yet happened.

The problem is that, in order to handle the transportation of dangerous goods across the border, we either have full reciprocity with the Americans or companies have to start changing placards and, perhaps, shipping documentation at the border, which is no small problem.

Furthermore, we opted for a retro-reflective approach to placarding, placards that show up in any light and which cost four or five times more than the standard placards. However, the Americans do not use the retro-reflective placards; they are not illegal, but they do not have to use them.

So our international carriers had great concern, and we questioned whether we could get reciprocity with the Americans. We raised that as a problem over the past four years. It would appear that our concerns in that regard were justified, with the result that there have been some last minute changes triggered, I believe in large part, by the fact that the Americans either could not meet our deadline of July 1 or would not because of the comprehensive nature of our regulations. Their approach to regulation had not included consumer commodities beyond identifying them as consumer commodities. So, there could be an American truck containing Javex and cigarette lighters, but as long as it was packaged for consumer consumption, those flammable or explosive commodities did not require any further care, handling or placarding.

I understand that partly because of the reciprocity problem a decision has now been taken to back away. We commend that move. That is going to relieve us of a major headache. However, to what extent we now have to change the training program I do not know. Our truck drivers will still have to be trained to the point of identifying what is and what is not a consumer commodity, and when it is not a consumer commodity, they will still have to rely on the small booklet I have distributed to make sure they are handling things in the right way.

So, while our training program may be lessened to that degree, we still have to take everyone out of operation and train them. That creates a problem with many companies because a person under training is not doing his job. Also, many of the trucking companies have told us that they will only train on Saturdays. A further problem is that, for now the provincial associations only offer these programs in the major centres where the association's offices are located. They do

[*Traduction*]

d'opter pour l'approche américaine, le règlement numéro 49, nous avons choisi la méthode des Nations Unies qui repose sur des catégories différentes. Quelle que soit la raison pour laquelle nous n'avons pas adopté à l'origine le système des États-Unis (puisque ce pays représente, je pense, 85 p. 100 de nos exportations et importations de marchandises dangereuses) nous avons opté pour l'approche des Nations Unies. Je ne dis pas que nous avons commis une erreur, car nous pensions que les Américains adopteraient eux-aussi le système des Nations Unies. Mais il s'est passé un peu la même chose qu'avec le système métrique. Cette grande démocratie n'en veut pas. Du moins, pas encore.

Le problème, c'est que pour transporter les marchandises dangereuses de l'autre côté de la frontière, il doit y avoir pleine réciprocité avec les Américains, faute de quoi les sociétés devraient commencer à modifier les plaques, voire à expédier de la documentation à la frontière, ce qui n'est pas une mince affaire.

En outre, nous avons opté pour des plaques rétroréfléchissantes, qui sont visibles pour n'importe quelle lumière et coûtent quatre ou cinq fois plus cher que les plaques ordinaires non rétroréfléchissantes. Toutefois, les Américains ne se servent pas des plaques rétroréfléchissantes; elles ne sont pas illégales, mais les Américains n'ont pas besoin de s'en servir.

Ainsi, nos transporteurs internationaux étaient très inquiets, et nous nous sommes demandés si nous pourrions conclure un accord de réciprocité avec les Américains. Nous avons soulevé ce problème ces quatre dernières années. Il semblerait que nos craintes étaient justifiées, car des changements de dernière minute ont été opérés, semble-t-il, en grande partie parce que les Américains ne pouvaient respecter notre délai du 1er juillet ou s'y refusaient parce que notre Règlement englobait trop de produits. Leur approche à la réglementation ne visait pas les biens de consommation, sauf leur identification comme tels. Ainsi, un camion des États-Unis peut contenir de l'eau de javel et des briquets, mais pourvu qu'ils soient emballés en vue de la consommation, ces produits inflammables ou explosifs n'exigeaient pas des soins, une manutention ou des plaques supplémentaires.

Si je comprends bien, en partie à cause du problème de réciprocité, on a décidé de faire marche arrière. Nous sommes heureux de cette initiative, car elle nous enlève un épine du pied. Toutefois, j'ignore dans quelle mesure nous devons maintenant modifier le programme de formation. Nos camionneurs devront quand même être formés pour qu'ils soient en mesure de distinguer les produits de consommation des autres matières. Dans le cas de ces dernières, ils devront quand même se fier à la petite brochure que j'ai distribuée afin de s'assurer qu'ils manipulent les marchandises de la bonne façon.

Nous pourrons donc alléger un peu notre programme de formation, mais nous devrons quand même retirer tout le monde du circuit, temporairement, pour dispenser la formation. Cela crée un problème pour de nombreuses sociétés, car un employé en formation ne peut pas faire son travail. En outre, bon nombre des sociétés de camionnage nous ont dit que les cours de formation ne seront donnés que le samedi. Un autre problème, c'est que les associations provinciales n'offrent ces cours que

[*Text*]

hope to take the training program on the road in many cases, but in the event that a trucking company is not located in a main centre, the employees of that company may have to travel to the main centre to be trained.

Many of the larger companies are getting copies of the training manual, and will then train their own people.

By the way, there is a slide presentation that accompanies the material.

So we have a problem. We asked the Minister of Transport for a two-month delay, until Labour Day, for the general freight side of the industry, not including bulk dangerous commodities and whatever might be on a list of special hazards, including PCBs. That approach was apparently found not to be acceptable so the whole thing had to go ahead together. We did, however, ask for this extension. The minister did not say "no". He said he would keep it under advisement. Whether that July 1 date is cast in stone as a result of what happened in the PCB event, I do not know. I think it is pretty hard to ask the public, never mind politicians, to understand that there are hazards and then there are hazards. Certainly, the minister came under a lot of pressure in the House of Commons on the basis that, if only the regulations had been there, this would not have happened. I do not believe that for a second. I do not believe many people who know much about this area believe that for a second. That situation, depending upon what the investigation shows, will point out the weaknesses of the present system for certain. It is not obvious whether somebody was stupid, or somebody did not know what he was doing, or a shipper, who actually owned and controlled those goods to start with, wanted to dodge responsibility and turn that shipment of transformers over to the disposal company. By the way, it was a private truck owned by the disposal company and not a common carrier truck travelling interprovincially, which is why that truck did not come under federal jurisdiction. It came under as many provincial jurisdictions as provinces it traversed, which is one of the problems that should be resolved with this comprehensive approach, with everyone's jurisdiction more or less being pooled and then the enforcement regulatory aspect being divided up between federal and provincial officials.

We have had some concerns. It could not have been avoided. We wish that certain things in the approach had been different from the start. We wish perhaps a somewhat less perfect attempt to cover everything had been decided upon to go after the really serious hazards. It would appear now that a decision is about to be taken. I do not want to presuppose something I should not, but, because of the problem with reciprocity in the United States, a major change is going to come in. We are still faced with that July 1 date and really it is an impossible job to train someone properly by then.

You cannot half train people. If you are going to take somebody in for two or four hours you have to do the job compre-

[*Traduction*]

dans les grands centres, où sont situés leurs bureaux. Elles espèrent dans bien des cas dispenser des cours dans les régions, mais lorsqu'une société de camionnage n'est pas située dans un grand centre, ses employés devront peut-être se rendre dans un grand centre pour recevoir leur formation.

Bon nombre des grandes sociétés se procurent des exemplaires du manuel et entendent former leurs propres employés.

Soit dit en passant, ce programme de formation est accompagné d'un diaporama.

Nous faisons donc face à un problème. Nous avions demandé au ministre des Transports de nous accorder un délai de deux mois, c'est-à-dire jusqu'à la Fête du travail, en ce qui concerne l'aspect du transport de marchandises en général, en exceptant donc les produits dangereux en vrac et tout ce qui peut figurer sur la liste des produits dangereux, y compris les BPC. Cette proposition n'a, semble-t-il, pas été considérée comme acceptable, et il a donc fallu tout faire en même temps. Mais nous avons effectivement demandé ce délai. Le Ministre n'a pas dit «non». Il a dit qu'il y réfléchirait. Je ne sais pas si la date du 1er juillet est devenue immuable à la suite de l'incident du BCP. Je crois qu'il est très difficile de demander à la population, et encore plus aux politiciens, de comprendre qu'il existe plusieurs types de risques. Certes, beaucoup de pressions ont été exercées sur le Ministre à la Chambre des communes par ceux qui prétendent que si le règlement avait été en vigueur, rien de tout cela ne serait arrivé. Je n'en crois pas un mot, pas plus que la plupart de ceux qui connaissent bien la question. Les résultats de l'enquête révéleront certainement les lacunes du système actuel, mais il n'est pas évident que quelqu'un ait fait preuve de stupidité, ou que quelqu'un ait ignoré ce qu'il faisait, ou qu'un expéditeur qui, au départ, possédait et contrôlait ces marchandises, ait voulu se dérober à sa responsabilité et confier ce chargement de transformateurs à la compagnie d'élimination. Soit dit en passant, il s'agissait d'un camion privé appartenant à la compagnie d'élimination et non du véhicule d'un transporteur public traversant les provinces, et c'est pourquoi le camion ne relevait pas de la compétence des autorités fédérales. Il relevait de la compétence des autorités de chaque province traversée. C'est là l'un des problèmes que cette approche globale devrait permettre de résoudre étant donné que toutes les juridictions seraient plus ou moins rassemblées pour n'en former qu'une et que la responsabilité de l'application du Règlement serait partagée entre les autorités fédérales et provinciales.

Nous avions quelques préoccupations à cet égard. L'accident n'aurait pu être évité. Nous aurions aimé que l'approche ait été différente dès le début. Peut-être aurait-il fallu moins veiller au respect de toutes les règles établies pour se concentrer sur les risques vraiment graves. Il semble maintenant qu'une décision soit sur le point d'être prise. Je ne veux pas faire des suppositions qui ne me sont pas permises mais, étant donné le problème de réciprocité avec les États-Unis, il y aura un changement fondamental. La date d'entrée en vigueur est encore le 1er juillet et il est tout à fait impossible de former les gens convenablement d'ici là.

On ne peut former les gens qu'à moitié. Si vous devez y consacrer deux ou quatre heures, vous devez vous acquitter de la

[*Text*]

hensively. There is no use bringing them in and saying forget about this for now and we will train you on this, this and this and we will bring you back later. That is not the way to do it. You have to bring employees at a fairly junior level up to, as far as I am concerned, almost a senior metric chemistry course to understand even that little booklet. I am sure that it is not that difficult but you still have to overcome a certain natural lack of understanding. I think that once people get onto the system involved it is not too hard but they have to reach a certain level.

Therefore, we have concerns. It was not easy for anybody. I do not know if anybody else could have come close to doing the job as the people in charge at Transport Canada have done. Perhaps part of the problem was that senior officials did not want to get involved in a couple of places where key decisions had to be taken. I do not say that in any critical sense because I certainly did not want to get involved either, if I could avoid it, because the thing was just too complicated. We feel it is a very major responsibility, however, since trucking has been brought under this for the first time and because there have been two or three recent events involving trucks. I would point out again that the transport of dangerous goods regulations will improve safety in the sense of upgrading packaging standards and containment standards. It will also create an identification system, but that identification system will help minimize danger by requiring perhaps separation of goods or that you cannot carry certain very dangerous substances in the same vehicle as other dangerous substances. The major benefit of this is to identify a situation that arises after a train has gone off the tracks or after a truck has had an accident. It will not stop a railway track from splitting at Pettawawa. It will not stop a truck from skidding on ice or a motorist cutting off a truck or a truck driver who has not had enough rest. It will not stop those kinds of accidents at all. I am afraid there is a bit of a public perception that if these regulations were here that all hazards would disappear. They certainly will not. It should allow serious hazards to be handled in a safer manner.

I think that is all I will say by way of an opening statement.

The Chairman: Thank you, Mr. Maclaren. Senator Macdonald.

Senator Macdonald (Cape Breton): Before we go into the regulations, could the witness tell us something about the Canadian Trucking Association. Whom do you represent?

Mr. Maclaren: We are a federation of seven provincial and regional trucking associations. Those trucking associations represent about 90 per cent of the for hire trucking industry across Canada which is a $6 billion industry. We primarily represent the for hire trucking industry; the common carrier truckers across the country.

[*Traduction*]

tâche convenablement. Il ne sert à rien de leur dire d'oublier telle ou telle chose pour le moment mais que, pour l'instant, ils apprendront telle et telle autre chose, et reviendront à la première plus tard. Ce n'est ainsi qu'il faut procéder. Les employés doivent acquérir des connaissances de base suffisantes équivalant, à mon avis, à un cours avancé de chimie pour comprendre cette petite brochure. Je suis sûr qu'il n'est pas si difficile d'y arriver, mais il faut quand même venir à bout d'un certain manque de compréhension bien naturel. Une fois un certain niveau atteint, je ne crois pas que ce soit si difficile, mais il faut quand même atteindre d'abord un niveau de connaissance minimum.

C'est pourquoi nous sommes quelque peu inquiets. Cela n'a été facile pour personne. Je me demande si quelqu'un aurait pu faire le travail aussi bien que les responsables à Transports Canada. Peut-être le problème était-il dû en partie au fait que certains fonctionnaires supérieurs ne voulaient pas participer aux décisions clés qu'il fallait prendre. Ce n'est pas un reproche que je fais parce que, moi non plus, je ne voulais pas y prendre part, si je pouvais l'éviter, parce que l'affaire était trop compliquée pour moi. Toutefois, nous estimons qu'il s'agit là d'une très grande responsabilité puisque le camionnage est visé pour la première fois et puisque deux ou trois récents accidents mettaient en cause des camions. Je signalerais de nouveau que le règlement sur le transport des marchandises dangereuses permettra d'améliorer la sécurité en rendant plus sévères les normes d'emballage et de manutention des conteneurs. Il permettra également de créer un système d'identification, lequel minimisera les risques en exigeant peut-être la séparation des marchandises ou en interdisant le transport de substances très dangereuses, en même temps que d'autres substances, dans le même véhicule. Mais surtout, il sera possible de savoir exactement quoi faire après qu'un train a déraillé ou qu'un camion a eu un accident. Le règlement empêchera pas la voie ferrée de se disloquer à Pettawawa. Il n'empêchera pas un camion de déraper sur la glace, un automobiliste de couper la voie à un camion ou un chauffeur de camion de conduire même s'il n'a pas eu suffisamment de repos. Il ne permettra pas d'éviter ces accidents du tout. Je crains que la population ne s'imagine qu'un règlement pareil permettra de supprimer tous les risques. Évidemment non, mais, au moins, il permettra de mieux parer aux graves dangers.

Je crois que c'est à quoi se résume à peu près ma déclaration initiale.

Le président: Je vous remercie M. Maclaren. Sénateur Macdonald.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Avant de discuter du règlement, le témoin pourrait-il nous parler un peu de l'Association canadienne du camionnage. Qui représentez-vous?

M. Maclaren: Nous sommes une fédération de sept associations de camionnage provinciales et régionales. Ces associations de camionnage assument environ 90 p. 100 des activités de camionnage pour compte d'autrui de tout le Canada, dont la valeur s'élève à quelque 6 milliards de dollars. Nous représentons surtout l'industrie du camionnage pour compte d'autrui et, par conséquent, les camionneurs généraux de tout le pays.

[*Text*]

Senator Macdonald (Cape Breton): Are there a great deal of truckers who do not belong to an association?

Mr. Maclaren: There are many very little truckers who do not belong to any association, but in terms of the volume of business done we have most. The truckers of any size belong to one or more of the provincial associations.

Senator Macdonald (Cape Breton): Actually you are speaking for the majority of the truckers?

Mr. Maclaren: I believe that we can say as much as anybody can that whether speaking for the majority of the for hire industry, we do not purport to speak for private truckers. Those are companies that may own their own fleet.

Senator Macdonald (Cape Breton): I got the impression from your presentation that you were talking about training to fulfil the new regulations. Does the trucking industry have any regulations of their own apart from the regulations under the act? Do they take any precautions without government intervention to transport dangerous goods?

Mr. Maclaren: I do not think so in that context. We have safety programs on maintenance of the truck, training of truck drivers and that kind of thing. Under normal circumstances that kind of safety program should stop accidents that, in turn, lead to spills of dangerous goods or lead to fires that cause dangerous goods to blow up or create other kinds of hazards. We do not have any inhouse comprehensive dangerous goods regulation. What I did say, however, was that quite a few of our truckers who crossed into the United States—those who carry dangerous goods that come under the U.S. requirements—are familiar with the U.S. requirement and, therefore, followed them. Most of our bulk carriers—the big tank trucks that haul for chemical companies or for petroleum companies—do have pretty sophisticated systems and fairly senior, highly trained people working for them. They have to know how to clean a tank properly before they can change from one chemical to another and that kind of thing. There was regulation in that area but it was not comprehensive, and there was not an industry dangerous goods approach.

Senator Macdonald (Cape Breton): That is why it was nobody's responsibility to see that those transformers were drained before they were on the road?

Mr. Maclaren: No, not at all. My understanding is that most provinces did have regulation dealing with the handling of PCBs. You would think that the one company in Canada that seemed prepared to handle and dispose of that stuff would have fairly highly trained people. You would also think that the original owner would have some responsibility and knowledge of what the requirements were before those goods were

[*Traduction*]

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Y a-t-il un grand nombre de camionneurs qui ne sont pas membres d'une association?

M. Maclaren: Il y a beaucoup de petits camionneurs qui ne sont membres d'aucune association mais, sur le plan du volume des affaires, nous représentons le gros de l'industrie. Les camionneurs d'importance sont membres d'une ou de plusieurs associations provinciales.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): En fait, vous parlez au nom de la majorité des camionneurs?

M. Maclaren: Je crois pouvoir dire que si nous parlons au nom de la majorité des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, nous ne prétendons pas être le porte-parole des camionneurs privés; ceux-là peuvent être des sociétés propriétaires de leur propre flotte de camions.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Votre exposé m'a donné l'impression que vous envisagiez la nécessité d'une formation afin d'observer le nouveau règlement. L'industrie du camionnage applique-t-elle ses propres règlements internes, mis à part le re>glement découlant de la Loi? Prend-elle de son propre chef certaines précautions pour le transport des marchandises dangereuses sans que le gouvernement n'ait à intervenir?

M. Maclaren: Je ne le pense pas, dans ce contexte. Nous avons des programmes de sécurité pour l'entretien des camions, la formation des camionneurs, etc. Dans des circonstances normales, un programme de sécurité de ce type devrait permettre d'éviter les accidents qui, à leur tour, entraînent le déversement des marchandises dangereuses ou des incendies qui provoquent des explosions ou d'autres situations dangereuses. Nous n'avons pas de règlement interne global sur les marchandises dangereuses. Ce que j'ai dit néanmoins, c'est qu'un bon nombre des camionneurs qui traversent la frontière (ceux qui transportent des marchandises dangereuses visées par les règlements américains) connaissent les exigences américaines et, par conséquent, les observent. La plupart des transporteurs de produits en vrac (les gros camions-citernes qui transportent des produits pour les compagnies de produits chimiques ou les sociétés pétrolières) sont dotés de systèmes hautement perfectionnés et d'un personnel très bien formé. Les employés doivent savoir comment nettoyer un réservoir convenablement avant d'y verser un autre produit chimique, par exemple. Il existait effectivement des règlements à ce sujet, mais ils n'englobaient pas tout et l'industrie n'appliquait pas, globalement, des directives particulières sur le transport des marchandises dangereuses.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Est-ce pourquoi personne n'était chargé de veiller à ce que les transformateurs soient vidés avant le transport?

M. Maclaren: Non, pas du tout. Si j'ai bien compris, la plupart des provinces avaient des règlements sur le transport des BPC. On pourrait penser que la seule société canadienne qui semblait disposée à transporter ce produit aurait eu à son service des gens relativement bien formés. On aurait également été tenté de croire que le propriétaire initial aurait dû prendre ses responsabilités et être au courant des précautions à prendre

[*Text*]

turned over to that company. However, I do not know the circumstances yet on what happened there.

Senator Graham: By way of supplementary to the question raised by Senator Macdonald with respect to your organization, did I understand you correctly to say that you handle 90 per cent of the volume?

Mr. Maclaren: Approximately 85 to 90 per cent of the revenue in the "hire" trucking industry is accounted for by our provincial association members.

Senator Graham: And you have about 2,000 members?

Mr. Maclaren: About 2,000, yes.

Senator Graham: And are these individual companies, or truckers?

Mr. Maclaren: Individual companies.

Senator Graham: How many employees would the provincial associations represent, roughly?

Mr. Maclaren: The "for hire" trucking industry employs 80,000 to 90,000 people in total.

Senator Graham: Your association would represent the greater part of that industry?

Mr. Maclaren: By far, yes.

Senator Graham: Outside of your association, how many others would there be?

Mr. Maclaren: Those common carrier truckers who do not belong to an association are the one-truck owners, the dump truckers. Some of our provincial associations have a dump truck division; others do not. There are a lot of one-truck operators who are technically common carriers, holding a licence to haul a particular commodity in certain regions, or whatever, and a lot of those simply do not belong to associations.

Senator Graham: What particular part of the regulations causes you the most difficulty?

Mr. Maclaren: At this point, our concern is the inability to train the industry by July 1. In addition to that main concern, there are four or five technical or operational problems, some of which did not come to our attention until we got to the first master training course. We had 30 of the top trainers in from across the country and Transport Canada and CTA put on a four-day course for them. As always, when you get the people who are really down in the trenches in, the practical problems come to the fore. For example, every time the truck driver leaves his cab, he has to carry with him one copy of the bill of lading, or whatever the documentation is in relation to the dangerous goods being carried. For the pick-up driver who has made several stops, that becomes a problem when he wants to stop to grab something to eat. He will have papers stuffed in his pockets.

[*Traduction*]

avant de confier ces marchandises au transporteur. Je dois dire cependant que je ne sais pas encore très bien ce qui s'est passé.

Le sénateur Graham: En ce qui concerne la question du sénateur Macdonald au sujet de votre organisation, avez-vous bien dit que vous transportez 90 p. 100 du volume total des marchandises expédiées par camion?

M. Maclaren: Les associations provinciales membres de notre organisation représentent globalement de 85 à 90p. 100 des recettes totales de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.

Le sénateur Graham: Et vous avez environ 2 000 membres?

M. Maclaren: C'est exact, environ 2 000.

Le sénateur Graham: Est-ce des compagnies individuelles ou des camionneurs?

M. Maclaren: Des compagnies individuelles.

Le sénateur Graham: A peu près combien d'employés les associations provinciales représentent-elles?

M. Maclaren: L'industrie du camionnage pour compte d'autrui emploie au total entre 80 000 et 90 000 personnes.

Le sénateur Graham: Votre association représente-t-elle la majeure partie de cette industrie?

M. Maclaren: Oui, de loin.

Le sénateur Graham: Combien y a-t-il de camionneurs qui n'appartiennent pas à votre association?

M. Maclaren: Les camionneurs généraux qui ne sont pas membres d'aucune association n'ont habituellement qu'un seul camion, le plus souvent un camion-benne. Certaines de nos associations provinciales sont dotées d'une division du transport par camion-benne et d'autres pas. Il existe de nombreux propriétaires exploitant un seul camion qui, techniquement, sont des camionneurs généraux titulaires d'une licence leur permettant de transporter certaines marchandises dans certaines régions, et beaucoup d'entre eux ne sont tout simplement membres d'aucune association.

Le sénateur Graham: Quelle partie du règlement vous pose plus particulièrement un problème?

M. Maclaren: Pour l'instant, nous nous préoccupons de l'impossibilité de former les membres de l'industrie d'ici le 1er juillet. A part cette inquiétude majeure, il y a quatre ou cinq problèmes techniques ou de fonctionnement, dont nous n'avons pris connaissance de certains qu'après ce premier cours de formation. Nous avions fait appel à 30 maîtres formateurs de tout le pays et Transports Canada et l'Association canadienne du camionnage avaient mis sur pied un cours de quatre jours à leur intention. Comme toujours, c'est lorsque vous faites appel à des gens qui connaissent vraiment la question que vous remarquez les problèmes pratiques. Par exemple, chaque fois que le chauffeur quitte son camion, il doit prendre avec lui un exemplaire du connaissement ou quelque autre document qui se rapporte aux marchandises dangereuses qu'il transporte. Pour le chauffeur de la camionnette qui a fait plusieurs arrêts, cela pose un problème s'il veut s'arrêter pour manger quelque chose. Ses poches débordent de documents.

[*Text*]

So, there are practical nuts and bolts problems. But the major problem, a problem that was identified early on, is the extent of the application of the Canadian approach down to consumer commodities and consumer products. If a driver is carrying enough Windex, he could fall under the regulations. A lot of substances such as Windex are caught under these regulations. Under the documentation requirement, the trucker would have to check what the shipper had given him on the documentation against the labels on the packages which the shipper has to affix so as to determine whether he has to place a placard on his truck. In certain cases—and I cannot get into the detail here—the trucker might even have to have a double placard, depending upon the substance being carried.

It is that level of detail of application that is of concern to us. We understand that there is some modification in that area now being actively considered.

Senator Graham: Assuming you cannot meet the training requirements to meet the date upon which these regulations came into force, what time frame would you suggest as being adequate? If not July 1, when?

Mr. Maclaren: Even before the final regulations came out, we said that we would not be able to meet the consumer commodity training requirement. We are facing summer holidays and the fact that there are many people who only become aware of these things well after the fact. It is impossible to get everybody. In an industry this big, it is simply impossible to get everybody trained up front.

We thought we would have a year, and we wondered whether we could really do it in a year. We now know that that would have been possible. When we saw the scope of the job once the regulations came out, we went back and asked the Minister of Transport for two more months, with the deadline to be Labour Day. If we had until the end of September, it would be even better, given the problems posed by holidays, and what have you.

In one province the task of training has been left to the driver training people, and in that province the driver training school closes in the middle of June for two months. Our provincial associations, given their different sizes and resources, have different capabilities in terms of delivering these courses. That is another problem that we face.

If we had until Labour Day—or better still, until the beginning of October—we could do the job. There is no reason why we could not do the job in that time frame.

Senator Graham: And have you put that forward to the department?

Mr. Maclaren: Yes. But then, of course, along came the PCB spill. There was reference on several occasions to the fact that the truckers were trying to delay the regulations. Well, that is not quite true. The truckers were trying to delay the general application to consumer goods. We never suggested that we could not meet, up front, the regulations in respect of

[*Traduction*]

Il y a donc des problèmes d'ordre pratique. Mais le plus grave, celui que l'on a signalé plus tôt, consiste à déterminer l'approche canadienne aux biens et aux produits de consommation. Si un chauffeur transporte une grande quantité de Windex, il pourrait être assujetti au règlement. Beaucoup de substances comme le Windex sont visées par le règlement. Avec l'exigence concernant la documentation, le transporteur devra vérifier ce que lui a confié l'expéditeur en comparant les documents avec les étiquettes que l'expéditeur est tenu d'apposer sur les paquets afin de déterminer s'il doit installer une affiche sur le camion. Dans certains cas, et je ne peux entrer dans les détails maintenant, le camionneur devra même poser une double affiche, selon la substance qu'il transporte.

C'est les détails de l'application qui nous préoccupent. Il semblerait qu'on envisage actuellement d'apporter certaines modifications à cet égard.

Le sénateur Graham: A supposer que vous ne pouviez respecter les conditions de formation avant la date à laquelle le règlement entrera en vigueur, quel serait, à votre avis, le délai suffisant? Si ce n'est pas le 1er juillet, quelle date conviendrait?

M. Maclaren: Même avant que le règlement final ne soit promulgué, nous avions dit que nous ne serions pas en mesure de satisfaire aux conditions de formation pour les biens de consommation. Les vacances d'été approchent et il ne faut pas oublier que beaucoup de gens ne prennent conscience de ces chose que bien plus tard. Il est impossible de communiquer avec tout le monde. Dans une industrie aussi importante, il est tout simplement impossible de former tout le monde à la fois.

Au début, nous croyions pouvoir y arriver en un an, mais nous avons commencé à en douter par la suite. Nous savons maintenant que ç'aurait pu être fait. Lorsque nous avons compris l'ampleur de la tâche à accomplir une fois le règlement promulgué, nous avons demandé au ministre des Transports de prolonger le délai de deux mois, avec une date limite fixée à la Fête du travail. Si l'on nous avait accordé jusqu'à la fin septembre, ç'aurait été même mieux, étant donné les problèmes que posent les congés, etc.

Dans une province, la formation a été confiée aux responsables de la formation des conducteurs, et il se trouve que l'auto-école ferme pendant deux mois, dès la mi-juin. Etant donné leur taille et leurs ressources respectives variées, nos associations provinciales sont capables de donner ces cours à des degrés différents. Voilà un autre problème que nous devons affronter.

Si l'on nous donnait jusqu'à la Fête du travail, ou mieux encore, jusqu'au début d'octobre, nous pourrions réussir. Rien ne nous en empêcherait si nous disposions de ce délai.

Le sénateur Graham: Et vous l'avez proposé au Ministère?

M. Maclaren: Oui mais, bien entendu, il y a eu l'incident du déversement de BPC. A plusieurs reprises, l'on a prétendu que les camionneurs tentaient de retarder l'application du règlement. Eh bien, ce n'est pas tout à fait juste. Ils tentaient de retarder l'application du règlement aux biens de consommation. Nous n'avons jamais donné à entendre que nous ne pour-

[*Text*]

the real hazards. In fact, we suggested early on that the implementation be split, with the real hazards being dealt with first.

Senator Graham: Is there not a compromise that could be reached between your association and the other people involved in the service sector?

Mr. Maclaren: I do not know what more we can do. The shipper has a responsibility; other modes of transport have a responsibilty.

If July 1 is the date for everybody else, they have problems. We certainly cannot haul under a Dangerous Goods Act until other people have identified and labelled the substances. We would like to have a couple of months after that requirement is in place to bring our people up to scratch in terms of how the system works.

If we had until the fall, we could certainly complete the training course. As I say, there is this new development, that Transport Canada is now considering an easing of the consumer commodity requirement. That is not going to make the training course easier in the sense of the number of people who have to be trained, but it may make the actual task of the training itself easier. So, that would be of some help to us. How much help it would be in terms of meeting the July 1 date, I cannot assess at this point.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Fairbairn, please.

Senator Fairbairn: Thank you, Mr. Chairman. In your comments earlier, Mr. Maclaren, you made a rather disturbing statement, a statement which is indicative of the catch 22 in which you find yourself. In reference to the July 1 deadline and the difficulty, if not impossibility, of adequately meeting it, you said that your alternatives, if the government were to stick with that deadline, would be to fudge the training program, operate illegally, or refuse to truck dangerous goods.

Mr. Maclaren: That is right.

Senator Fairbairn: That is a fairly drastic statement. If there is no compromise, would your choice be the latter of those three?

Mr. Maclaren: It would not be my choice, senator—

Senator Fairbairn: But what would be the most likely alternative, given the reality of the situation?

Mr. Maclaren: Individual companies are going to react as they have to. Presumably, those individual companies will want to continue to serve the shippers they have been serving. Given the level of competition in transportation these days, as ever, I think it is going to be a rare person who refuses to carry, although I know of a few people who are considering that alternative.

[*Traduction*]

rions observer les dispositions du règlement qui concernent le transport des marchandises dangereuses. En fait, nous avons même proposé d'appliquer le règlement en deux volets, en s'occupant tout d'abord des marchandises dangereuses.

Le sénateur Graham: N'y a-t-il pas de compromis auquel votre association et le secteur des services pourriez arriver?

M. Maclaren: Je ne sais ce que nous pouvons faire de plus. L'expéditeur a une responsabilité, et les autres transporteurs ont également des responsabilités.

Si le 1er juillet est la date limite fixée pour tous les autres, ils auront des problèmes. Nous ne pouvons certainement pas transporter des marchandises en vertu d'une loi sur le transport des marchandises dangereuses avant que les responsables aient identifié et étiqueté les marchandises. Nous aimerions bénéficier de quelques mois après la mise en vigueur des exigences pour mettre nos membres au courant de la façon dont fonctionne le système.

Si l'on nous donnait jusqu'à l'automne, nous serions certainement en mesure d'offrir un cours de formation. Comme je l'ai dit, il y a, bien entendu, ce fait nouveau que Transports Canada envisage d'assouplir les conditions de transport des biens de consommation. Il sera plus facile d'offrir le cours de formation, en ce sens que le nombre de gens à former sera moindre, et que la formation, à proprement parler, sera peut-être simplifiée. C'est pour cela que cela nous aiderait. Mais, dans quelle mesure, je suis incapable de le dire à ce stade-ci.

Le sénateur Graham: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Sénateur Fairbairn, s'il vous plaît.

Le sénateur Fairbairn: Merci, monsieur le président. Vous avez fait plus tôt un commentaire assez troublant, Monsieur Maclaren, un commentaire qui est indicatif de la situation sans issue dans laquelle vous vous trouvez. En ce qui concerne la date limite du 1er juillet et la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité, de la respecter, vous avez dit que vos choix, si le gouvernement refusait de modifier cette date limite, seraient d'éluder la formation, de fonctionner dans l'illégalité ou de refuser tout simplement de transporter des marchandises dangereuses.

M. Maclaren: C'est exact.

Le sénateur Fairbairn: Voilà une attitude assez catégorique. S'il n'y avait pas de compromis possible, choisiriez-vous le troisième de ces choix?

M. Maclaren: Ce n'est pas ce que je préférerais, sénateur, . . .

Le sénateur Fairbairn: Mais quel serait le choix le plus plausible, vu les circonstances?

M. Maclaren: Les entreprises privées réagiront comme il se doit. On peut supposer qu'elles voudront continuer à desservir les expéditeurs-clients. Compte tenu du niveau de concurrence actuel dans l'industrie du transport, comme toujours, je crois que peu de gens refuseront de transporter des marchandises dangereuses quoique j'en connaisse qui y songent.

[*Text*]

It would be a tragedy if, because of that date, people were rushed through the certification process.

It would be very difficult, after the fact, to prove that the certification process was rushed, in the absence of an horrendous accident taking place and someone taking the witness stand and saying that he was offered a certificate after a one-hour course.

We have one chance to bring the level of understanding in this industry up to the level it should be, and it is now. And we are trying, and it is happening. But it is a huge job.

When I said that the process could be fudged, I did not mean to suggest that people would slip certificates out under the table; rather, that the option may well be to cut back on training and rush people through the process. How much less training they would get in certain circumstances I cannot say. There are just too many people out there to put a label on it. If you have a deadline and you are illegal after that, God knows what the insurance industry may say before this thing is over. If anyone handles dangerous goods and an accident results and it is proven that you have not met your responsibility, are you covered or are you not? That is a very serious question. So it is a real dilemma.

Senator Fairbairn: Perhaps this is an obvious question: When you are talking about training and these manuals that you are putting together, and all of your paper work, who pays for that?

Mr. Maclaren: Transport Canada paid most of the cost up front, but we did most of the work in terms of time.

Mr. Louis-Paul Tardif, Associate Executive Director, Canadian Trucking Association: Transport Canada helped us for the printing cost of the small booklet. But we paid for the cost of putting together the big book, that we sell at a price, of course. So all that Transport Canada did, really, was to help us cover our most expensive printing cost, which was the first printing cost of the small booklet. All they really did to help us, in terms of money, was to agree to cover the cost of printing.

Mr. Maclaren: I believe our first printing was approximately 16,000.

Mr. Tardif: Fifteen thousand.

Mr. Maclaren: What are we back into now?

Mr. Tardif: A second printing of ten thousand.

Mr. Maclaren: And that will not nearly do it. We are finding that private truckers are coming to us. Americans are coming to us as are a lot of shippers, to take our courses. We are finding a tremendous demand for this. That is something else, in terms of training. We are finding an awful lot of people coming in who are not necessarily for hire truckers who want to take the course. We had a bottleneck with the printer, because for some reason he could not turn that little booklet out automatically. The top 10 pages had to be hand-collated

[*Traduction*]

Il serait tragique qu'à cause de cette date il faille précipiter le processus d'homologation.

Il serait très difficile, après coup, de prouver que le processus a été précipité. Il faudrait un accident horrible et qu'une personne déclare à la barre des témoins qu'on lui a remis un certificat après un cours d'une heure.

C'est maintenant le temps ou jamais de renseigner cette industrie comme il se doit. Nos efforts portent fruit, mais notre tâche est énorme.

Lorsque j'ai dit que le processus pourrait être esquivé, je n'insinuais pas que des gens émettraient des certificats frauduleusement; j'ai plutôt voulu dire qu'il n'y aurait peut-être pas d'autre choix que de raccourcir la période de formation et de précipiter les choses. Je ne puis dire dans quelle mesure on devra diminuer la période de formation dans certaines circonstances. Il y a vraiment trop de personnes en cause pour le dire de façon précise. Si un délai vous est imposé et que passé celui-ci vous exercez vos activités dans l'illégalité, Dieu sait ce que les assurances diront tant que cette affaire ne sera pas réglée. Si, par exemple, en transportant des marchandises dangereuses un transporteur est impliqué dans un accident et qu'il est prouvé qu'il n'a pas assumé ses responsabilités, son assurance le protégera-t-il? C'est une question très complexe. C'est un véritable dilemne.

Le sénateur Fairbairn: Je pose peut-être une question qui coule de source: lorsque vous parlez de formation et de manuels que vous préparez et de toute votre paperasse, qui paie pour cela?

M. Maclaren: Transports Canada a investi presque toute la somme, mais c'est nous qui avons fait presque tout le travail.

M. Louis-Paul Tardif, directeur exécutif associé, Association canadienne du camionnage: Transports Canada nous a aidé pour ce qui est des coûts d'impression de la petite brochure. C'est nous qui avons toutefois assumé le coût du manuel pour lequel nous exigeons un certain prix il va sans dire. En fait, Transports Canada nous a aidé à assumer nos coûts d'impression les plus élevés, c'est-à-dire ceux de la petite brochure. La seule chose que le Ministère a donc fait pour nous aider, du point de vue monétaire, ce fut d'accepter les frais d'impression.

M. Maclaren: Je crois que notre premier tirage était d'environ 16 000.

M. Tardif: 15 000.

M. Maclaren: Où en sommes-nous maintenant?

M. Tardif: Un second tirage de 10 000.

M. Maclaren: Et nous ne suffirons pas à la demande. Des camionneurs privés viennent maintenant nous voir. Les Américains s'adressent à nous de même que quantités d'expéditeurs pour suivre nos cours. La demande est très forte. C'est autre chose pour ce qui est de la formation. Quantités de personnes qui ne sont pas nécessairement des camionneurs assurant le transport pour compte d'autrui désirent suivre ce cours. L'imprimeur n'a pu suffir à la tâche parce que, pour quelque raison, il ne pouvait imprimer cette petite brochure automati-

[*Text*]

before the thing could be bound. I don't understand why. We have a constant bottleneck in our office in terms of stuff coming in and being shipped out. Transport Canada was of tremendous help up front. We could not have done it ourselves. We did not have the resources to do it.

Senator Fairbairn: I have a final question. This training is now going on frantically, I would imagine.

Mr. Maclaren: Yes, it is.

Senator Fairbairn: Looking at those three options that you mentioned, do you have any date or any indication as to when consideration for extending your deadline will result in a decision? Are there meetings planned with the minister or the department in the near future, before all of the fudging and everything else starts?

Mr. Maclaren: We thought we had a year. We thought that had been agreed. It was only last September that the discussion came up between the federal and provincial officials that everyone was going to get six months instead of the truckers getting a year. Whether other people thought they had more than six months or not, I cannot say. We were locked into this lead-in time for getting the material ready and having it printed. The material had to be ready before we could start training. So we were bound to lose a couple of the six months up front getting everything ready and we still have problems. We have no meetings planned with the minister. A lot of my people would certainly like to see the minister and tell him what they think about their problem. We have met with him. A lot of our people say, "We have to have a year or we have to have this or that." When you are faced with a deadline that you think is impossible, you have to come up with something that you think is reasonable; and we said "Give us until Labour Day". We would like another 30 days on top of Labour Day. Some of our people would like longer than that, but we said Labour Day. I think that if we had the summer, we could probably do it.

Senator Stollery: Mr. Maclaren, perhaps I misunderstood you when you were explaining that you represented the common carriers.

Mr. Maclaren: Yes.

Senator Stollery: Is there another group of truckers besides your own?

Mr. Maclaren: Oh yes. There is an organization called the Private Motor Truck Council. It represents the private fleets.

Senator Stollery: What is the difference between a private fleet and a common carrier?

Mr. Maclaren: Loblaws owning its own fleet of trucks, or Canadian Tire owning its own fleet of trucks, or Stelco owning its own fleet of trucks. Many very large shippers, particularly on a heavily travelled route, such as Montreal to Toronto, where you have related companies at both ends, have their own trucks. About half the trucks that you see on the 401 are prob-

[*Traduction*]

quement. Les dix premières pages ont dû être collationnées à la main avant que la brochure puisse être reliée. Je ne sais pas pourquoi. Nous sommes constamment enlisés au bureau dans les commandes et les expéditions. Transports Canada nous a été d'une aide considérable au départ. Nous n'aurions pu y arriver sans son aide. Nous ne disposions pas des ressources nécessaires.

Le sénateur Fairbairn: Une dernière question. Je suppose que les cours de formation se multiplient.

M. Maclaren: Oui, en effet.

Le sénateur Fairbairn: Pour ce qui est des trois options que vous avez mentionnées, avez-vous une date ou quelque idée du moment où l'on prendra une décision quant au report du délai? Des réunions sont-elles prévues dans un proche avenir avec le Ministre ou le Ministère avant que la machine ne se mette en branle?

M. Maclaren: Nous avions cru qu'on nous accordait un délai d'un an. Nous avions cru que cela était entendu. Ce n'est qu'en septembre dernier que des représentants du gouvernement fédéral et des provinces ont décidé de n'accorder que six mois aux camionneurs au lieu de l'année supplémentaire. Je ne puis dire si d'autres personnes croyaient disposer de plus de six mois. Nous étions assez limités par ce délai pour préparer le matériel et le faire imprimer. Celui-ci devait être prêt pour que nous puissions commencer la formation. Nous n'avions donc pas d'autre choix que de perdre un ou deux mois pour nous préparer au cours de ces six mois, et nous avons toujours des problèmes. Aucune rencontre n'était prévue avec le Ministre. Beaucoup de mes employés auraient certes aimé rencontrer le Ministre et lui faire part de leur problème. Nous l'avons rencontré. Certains d'entre nous estiment qu'il leur faut un an ou qu'il leur faudrait ceci ou cela. Lorsqu'il faut respecter un délai que l'on croit impossible, il faut alors proposer quelque chose de raisonnable; nous leur avons alors demandé de nous donner jusqu'à la Fête du travail. Nous aimerions trente jours de plus. Quelques-uns parmi nous auraient préféré un délai plus long, mais nous sommes finalement convenus de la Fête du travail. Je crois que si nous obtenons l'été nous aurions des chances de réussir.

Le sénateur Stollery: Monsieur Maclaren, je vous ai peut-être mal compris lorsque vous nous avez expliqué que vous représentiez les transporteurs publics.

M. Maclaren: Oui.

Le sénateur Stollery: Y a-t-il une autre association de camionneurs à part la vôtre?

M. Maclaren: Mais oui. Il y a l'Association canadienne du camionnage d'entreprise. Celle-ci représente les flottes privées.

Le sénateur Stollery: Quelle est la différence entre une flotte privée et un transporteur public?

M. Maclaren: Loblaws, Canadian Tire ou Stelco possède sa propre flotte de camions. Quantité de très gros expéditeurs, surout sur les routes très fréquentées, par exemple entre Montréal et Toronto, où vous avez des entreprises apparentées aux deux extrémités, possèdent leurs propres camions. Environ la moitié des camions qui circulent sur la 401 de jour appartien-

[*Text*]

ably private trucks during daytime, hauling truckloads of bed springs or supplies to Canadian Tire, or whatever. Our common carriers also haul truckloads. You can get the efficiency of a dedicated fleet back and forth with a private fleet, but that same shipper, if he has one-half truckload a week going off in all directions, would not find it worthwhile to have his own truck to haul that. So he would use the common carrier. The same applies if it is less than a truckload, where you have to pick up smaller shipments to consolidate, to take over the highway. That is practically all hauled by the common carrier truckers across the country.

Senator Stollery: So some of those large chemical trucks that one sees on the 401 might be privately owned.

Mr. Maclaren: Yes, such as Dow Chemicals. The oil companies have their own fleets, although they also contract out. Whether they contract out or use for-hire is hard to tell, because the trucks are often painted with the oil company's logo. The brewers have a lot of their own trucks.

Senator Stollery: So there are other fleets of trucks that are carrying—

Mr. Maclaren: Oh, sure. The hire trucking industry is the smallest part of the trucking industry.

Senator Stollery: And they have their own problems which are different from your own. Presumably if they are in the habit of carrying hazardous chemicals, they have already developed a technique—

Mr. Maclaren: Our feeling has been that the people in the bulk carriage of chemicals and things darn well should have some pretty sophisticated systems available to them now. So it would be just a question of assimilating detail in order to make a transition. They placard—

Senator Stollery: They put up the sign, the placard.

Mr. Maclaren: I think they use most of them. They use the American system, I believe, or something pretty close to it.

Senator Stollery: Anyway, that is a different story. My other point is that it seems to me there is a question of tremendous liability with certain kinds of accidents, such as the one that has taken place. I suppose there will always be a problem of the small, private trucker that is not big enough, who has one truck and is liable to go and take someone's transformer that is not properly packed and carry the stuff down the highway. I suppose there is a limit to what the government can do about that.

Mr. Maclaren: One thing that the Transportation of Dangerous Goods Regulations and the act will do is place the onus on the shipper, the handler, as well as the transport company; and that onus sticks with the shipper or owner of the goods during transport. It may result in shippers trying to pass title before the goods move, or pass title to the carrier. There may

[*Traduction*]

nent probablement à des entreprises privées, transportant une pleine charge de sommiers ou de fournitures pour Canadian Tire, ou n'importe quoi. Nos transporteurs publics camionnent également de pleines charges. Un expéditeur peut se fier à sa propre flotte aller et retour, mais s'il n'a besoin de faire transporter que des demi-charges chaque semaine dans toutes les directions, il ne vaut pas la peine qu'il ait son propre camion. Il recourt donc aux services d'un transporteur public. Il en va de même s'il faut transporter moins qu'une pleine charge, lorsqu'il faut prendre livraison d'un chargement de moindre importance pour remplir le camion, pour emprunter l'autoroute. Ce sont les transporteurs publics qui transportent ces marchandises dans tout le pays.

Le sénateur Stollery: Certains des gros camions transportant des produits chimiques que l'on peut apercevoir sur la 401 peuvent donc appartenir à des particuliers.

M. Maclaren: Oui, par exemple Dow Chemicals. Les sociétés pétrolières possèdent leur propre flotte de camions même s'il leur arrive de sous-traiter. Il est difficile de dire si elles sous-traitent ou louent étant donné que les camions sont souvent peints aux couleurs de la société. Les brasseries sont propriétaires d'un grand nombre de leurs camions.

Le sénateur Stollery: Il y a donc d'autres flottes de camions qui transportent . . .

M. Maclaren: Naturellement. L'industrie du camionnage par location est celle qui a le moins d'importance dans l'industrie du camionnage.

Le sénateur Stollery: Et elle est aux prises avec des problèmes que vous ne connaissez pas. Il faut supposer que si elle transporte des produits chimiques dangereux, elle a déjà mis au point une technique . . .

M. Maclaren: Nous croyons que les entreprises qui transportent en vrac des produits chimiques doivent avoir à l'heure actuelle à leur disposition des spécialistes et des systèmes perfectionnés. Il s'agit donc simplement d'assimiler les détails pour effectuer la transition. Ils posent des plaques . . .

Le sénateur Stollery: Ils installent des plaques.

M. Maclaren: Je crois que les sociétés les utilisent presque toutes. Elles utilisent le système américain, je crois, ou un système très apparenté.

Le sénateur Stollery: De toute façon, c'est une tout autre histoire. L'autre point que je voulais faire ressortir, c'est qu'il me semble que la responsabilité est énorme pour certains accidents comme celui qui vient tout juste de se produire. Je suppose qu'on ne pourra jamais empêcher le petit camionneur privé qui accepte de transporter le transformateur de quelqu'un même si celui-ci n'est pas bien emballé. Je suppose qu'il y a des limites à ce que le gouvernement peut faire à ce sujet.

M. Maclaren: Le règlement sur le transport des marchandises dangereuses et la loi rejetteront notamment la responsabilité sur l'expéditeur, le transporteur et la société de transport. Cette responsabilité demeure celle de l'expéditeur ou du propriétaire des marchandises pendant le transport. Si cela a pour résultat d'inciter les expéditeurs à tenter de refiler le titre de

[*Text*]

be some play in there, I don't know. But because of the Transportation of Dangerous Goods Regulations, since it creates a comprehensive system, it will be a lot harder for people to dodge their responsibility.

Senator Stollery: But, I guess we can accept that there will be a problem of enforcement, and if there is an accident there will be the question of insurance and liability.

Mr. Maclaren: Yes. Certainly shippers will know what it is all about—shippers of goods that really are dangerous I think that in every case, they should be very apprehensive of whom they are dealing with, in terms of the carrier. They will want to know if he has properly trained his people. That is another thing that is putting pressure on us.

Senator Stollery: So there are approximately 80,000 people in your industry, and obviously there is a very large number of people, as you have pointed out, who require this training before July 1. Aren't those potentially large insurance claims in the case of an accident a strong incentive for common carriers to be careful about living within the letter of the law, particularly if the carrier has enough trucks that a heavy law suite could be filed against him?

Mr. Maclaren: The trucking industry today is more conscious of insurance than ever before. The cost of insurance is going through the roof and there are a lot of reasons for this, including lower interest rates which caused the earnings of insurance companies to fall. Previously they were cutting premiums in order to get hold of money to invest, and now they are stuck with that so premiums have been going way up. Also, there have been a lot of serious accidents. The re-insurers are tightening up. The insurance industry has not been very profitable recently.

Through all this, the impact is greater on the smaller trucking firm. It has to insure against that one awful accident with fewer trucks whereas the bigger firm can insure against that one awful accident over a broader base of vehicles. So there really is an incentive. Outside the dangerous goods code, Part IV of the Canada Labour Code will create a tremendous onus, an absolute onus, on extra-provincial truckers when it comes into force next year.

Senator Stollery: I get the impression from what you are saying that the government is imposing an unrealistic deadline. Are there not a great many forces who have an interest in that deadline being more realistic. I am thinking, not only of the trucking industry, but of the insurance industry and I am sure it would not take very much imagination to come up with several other elements that have an interest in insuring that there is enough time to provide proper training.

Mr. Maclaren: That is true, but the problem from both the political and public standpoint is that we have waited too long

[*Traduction*]

propriété avant que la marchandise ne soit transportée ou à refiler le titre au transporteur. Il y a peut-être une marge de manoeuvre, je ne sais pas. Mais comme le règlement sur le transport des marchandises dangereuses établit un système complet, il sera beaucoup plus difficile pour les gens de se dérober devant leurs responsabilités.

Le sénateur Stollery: Mais, je suppose que nous pouvons admettre qu'un problème se posera en ce qui concerne l'application et que s'il y a un accident, la question de l'assurance et de la responsabilité se posera.

M. Maclaren: Oui. Il n'y a pas de doute que les expéditeurs sauront à quoi s'en tenir, les expéditeurs de marchandises qui sont vraiment dangereuses. Je crois que dans chaque cas ils se demanderont à qui ils ont affaire, pour ce qui est du transporteur. Ils voudront savoir si ses employés ont suivi une formation adéquate. Cela vient s'ajouter aux pressions qui s'exercent sur nous.

Le sénateur Stollery: Votre industrie compte donc environ 80 000 personnes dont un nombre de toute évidence très important doit être formé avant le 1er juillet, comme vous l'avez souligné. Les demandes d'indemnisation qui seront probablement importantes dans le cas d'un accident, n'incitent-elles pas fortement les transporteurs publics à être prudents et à respecter la loi à la lettre surtout si le nombre de camions que le transporteur possède justifie une poursuite importante contre lui?

M. Maclaren: L'industrie du camionnage est beaucoup plus consciente aujourd'hui de l'assurance qu'elle ne l'a jamais été. Le coût des assurances devient exhorbitant et cela pour un grand nombre de raisons y compris les taux d'intérêt peu élevés qui réduisent les bénéfices des sociétés d'assurances. Auparavant elles diminuaient les primes afin d'avoir de l'argent à investir. Elles sont maintenant coincées et n'ont d'autre choix que de relever les primes. En outre, il y a eu beaucoup d'accidents graves. Les réassureurs resserrent le marché de l'assurance qui n'était pas très rentable récemment.

Ce sont les petites entreprises de camionnage qui en subissent le contre-coup. Celles-ci doivent en effet s'assurer contre un accident grave en disposant de peu de camions tandis que l'entreprise plus importante peut s'assurer contre cet accident en disposant d'un nombre beaucoup plus important de véhicules. Il y a donc vraiment une incitation. A part cela, le Code sur les marchandises dangereuses, partie IV du Code canadien du travail, rejettera une responsabilité incroyable, une responsabilité absolue, sur les camionneurs extra-provinciaux, lorqu'il entrera en vigueur l'année prochaine.

Le sénateur Stollery: J'ai l'impression, d'après ce que vous dites, que le gouvernement impose un délai irréaliste. N'y a-t-il pas de nombreuses forces qui ont intérêt à ce que ce délai soit plus réaliste. Je pense non seulement à l'industrie du camionnage mais aux assurances et je suis convaincu qu'il ne faudrait pas beaucoup d'imagination pour trouver plusieurs autres secteurs qui auraient intérêt à ce que l'on garantisse un délai suffisant pour assurer une formation appropriée.

M. Maclaren: C'est vrai, mais le problème, tant des points de vue politique que public, c'est que nous avons attendu trop

[*Text*]

and that it must be put into force. Somehow there is the impression that there is a magic solution if only the paper solution is in place, that all will be well and these awful accidents will not happen.

Senator Stollery: I understand that. The PCB accident could have happened at any time but it just happened to occur last week. However, that does not make it any easier to train 40,000 men in handling dangerous materials.

Mr. Maclaren: Again, we felt that there should have been a two-stage approach to all this. The government could have gone after the worst hazards first and left the general freight industry the extra time it was looking for.

Senator MacDonald (Halifax): On this chilling thought with respect to fudging training, being in contravention of the act or refusing to ship, do you have any idea of the volume of dangerous goods businesses carry , other than consumer commodities?

Mr. Maclaren: I have no idea but it is a $6 billion industry. Much of it is not dangerous goods, although a local trucker called me recently to inquire whether a truck load of hay was considered dangerous goods. I said no, but upon checking with Mr. Tardif, I was informed that it was. I am informed that a truckload of asphalt on its way to where it is to be laid is considered dangerous goods. I understand that the intention now is to back away from this comprehensive coverage of consumer commodities.

Senator MacDonald (Halifax): But I do not think that the pressure we are feeling with respect to this matter is caused by bails of hay being considered dangerous goods.

Mr. Maclaren: No.

Senator MacDonald (Halifax): But you have no idea of the volume of dangerous goods, and I am referring to the kind which, for example, can poison people.

Mr. Maclaren: We could take a look at the Statistics Canada data by commodity and determine the volume of petroleum products and chemicals. Then we could find out, at least for the for-hire industry what the total revenues would be. I would think that with regard to bulk, you are dealing with about 10 to 15 per cent of the industry. However, there are billions of dollars in dangerous goods crossing the border between Canada and the United States every year. For example, whiskey is considered dangerous goods.

Senator MacDonald (Halifax): Is there any reward for a carrier who meets these standards by July 1?

Mr. Maclaren: Given what is happening in terms of the cost of equipment, cost of law suites and cost of insurance, they alone should be sufficient reward for everybody to run as safe

[*Traduction*]

longtemps et qu'il faut maintenant adopter le règlement. On a semble-t-il l'impression que le règlement réglera le problème comme par magie, que tout ira bien et que ces accidents terribles ne se produiront pas.

Le sénateur Stollery: Je comprends. L'accident avec le BPC aurait pu arriver à n'importe quel moment, mais il se trouve que cela c'est passé la semaine dernière. Toutefois, cela ne facilite pas notre tâche qui consiste à former 40 000 hommes dans le domaine de la manutention des matières dangereuses.

M. Maclaren: Je le répète, nous avions cru que cela se ferait en deux temps. Le gouvernement aurait pu s'occuper d'abord des dangers les plus graves et accorder à l'industrie du transport le délai supplémentaire qu'elle réclame.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Au sujet de ce plan donnant le frisson et consistant à esquiver la formation, à contrevenir à la loi ou à refuser de transporter des marchandises, pouvez-vous nous donner une idée du volume de marchandises dangereuses que transporte les sociétés, à part les produits de consommation?

M. Maclaren: Je n'en ai aucune idée, mais il s'agit d'une industrie de 6 millards de dollars. Il s'agit en grande partie de marchandises qui ne sont pas dangereuses bien qu'une association locale de camionnage m'ait téléphoné pour me demander si des chargements de foin étaient considérés comme des marchandises dangereuses. J'ai répondu non, mais après avoir vérifié auprès de M. Tardif, j'ai appris qu'ils faisaient partie de cette catégorie. J'ai appris qu'un chargement d'asphalte est considéré comme une matière dangereuse au cours de son transport vers son lieu d'épandage. L'intention à l'heure actuelle est de s'éloigner de cette catégorie générique des produits de consommation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais je ne crois pas que la pression que nous ressentons en ce qui concerne cette question est causée par des balles de foin considérées comme marchandises dangereuses.

M. Maclaren: Non.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais avez-vous une idée du volume de marchandises dangereuses, et je veux en particulier parler de celles qui peuvent empoisonner les gens?

M. Maclaren: Nous pourrions jeter un coup d'oeil sur les données de Statistique Canada par produits afin de déterminer le volume de produits pétroliers et de produits chimiques. Nous pourrions alors trouver, du moins pour l'industrie du camionnage par location, quels sont les revenus globaux. Le transport en vrac, représente selon moi entre 10 et 15 p. 100. Toutefois, des milliards de dollars de marchandises dangereuses traversent chaque année la frontière entre le Canada et les États-Unis. Par exemple, le whisky est considéré comme une marchandise dangereuse.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Prévoit-on une récompense pour un transporteur qui satisfait à ces normes d'ici au 1er juillet?

M. Maclaren: Le coût de l'équipement, le coût des poursuites judiciaires et le coût de l'assurance, devraient suffire à eux seuls à convaincre n'importe qui d'être le plus prudent possible.

[*Text*]

an operation as they possibly can. That is one of the things we try to pound into the industry's head in our training programs. It is just a little discouraging when you are giving it your best shot—and our people are—to feel that you are not going to make it because somebody picked, out of the air, a certain date by which everybody must comply. Clearly, there had to be a date.

Senator Muir: Your major problem seems to be one of time. From the time you first realized that something like this bill might come into force, what is the time involved?

Mr. Maclaren: The bill has been in the embryo stage for about eight years.

Senator Muir: That is the answer I was trying to get from you.

Mr. Maclaren: The regulations have been in the drafting stage for four years.

The Chairman: You will recall that they came before this committee in draft form in 1980.

Mr. Maclaren: But the last version of the regulations will be substantially different from the earlier version. We could not start to prepare the material for training until the last version of the regulations was available. We had a pretty good idea of what was going to be in the regulations but all the tables and so on necessary to put together fairly sophisticated material could not be drawn up until the final regulations were in place.

Senator Muir: I realize that but with your knowledge of the industry and foresight over eight years and then four years of regulations was there not some thought given to training of some type?

Mr. Tardif: We developed a program in 1982 but when we saw the first draft of the regulations we felt that we had to scrap it entirely. At that point we made the decision to wait until the final draft of the regulations was published. Otherwise, we would be involved in a process of continuously starting over again. I think we made a wise decision.

Mr. Maclaren: Some of the bigger trucking operations have tried to determine the cost of the training regime—the materials for all the trucks and trailers, the cost of taking about 90,000 pieces of equipment out of service, not necessarily in the maintenance cycle, to put on these holders, the buying of the placards, and taking people out of operation to train—and the best figure we can come up with is about $20 million for the for-hire trucking industry.

Senator Muir: Twenty million?

Mr. Maclaren: Yes. Therefore we did not launch into comprehensive training until we knew what had to be done. We certainly knew what was coming and were apprehensive.

Senator Muir: I presume that the people you represent must have had some type of training over the years regarding dangerous goods, even if not enough to qualify them to meet all of these regulations.

[*Traduction*]

C'est ce que nous essayons notamment de faire comprendre à l'industrie dans le cadre de nos programmes de formation. C'est un peu décourageant lorsque après n'avoir ménagé aucun effort vous vous rendez compte que vous n'atteindrez pas votre but parce que quelqu'un a fixé arbitrairement une date que tout le monde doit respecter. De toute évidence, il fallait qu'une date soit fixée.

Le sénateur Muir: Votre principal problème semble être une question de temps. Combien de temps s'est-il écoulé depuis que vous vous êtes rendu compte qu'un projet de loi de ce genre pourrait être adopté?

M. Maclaren: Cela fait environ 8 ans que le projet de loi est à l'état embryonnaire.

Le sénateur Muir: C'est ce que je voulais vous entendre dire.

M. Maclaren: Le règlement est en cours de rédaction depuis quatre ans.

Le président: On se souviendra que le comité a déjà étudié le projet de règlement en 1980.

M. Maclaren: La dernière version différera passablement de la précédente. Nous ne pouvions pas commencer à préparer du matériel de formation avant d'avoir en main la dernière version du règlement. Nous savions de façon assez précise ce qu'il devait contenir, mais nous ne pouvions pas, sans disposer du règlement définitif, dresser des tableaux et tout ce qu'il faut pour préparer du matériel pédagogique assez complexe.

Le sénateur Muir: Je comprends, mais étant donné la connaissance que vous avez de ce secteur, les prévisions échelonnées sur huit ans et les quatre années de préparation du règlement, n'avez-vous pas songé à une certaine formation?

M. Tardif: Nous avons mis au point un programme en 1982 mais voyant la première version du règlement nous avons jugé bon de renoncer. Nous avons préféré attendre la publication de la version définitive du règlement. Autrement, il nous aurait fallu recommencer sans cesse. Je crois que nous avons pris une sage décision.

M. Maclaren: Certaines grosses entreprises de camionnage ont entrepris de calculer le coût du programme de formation, c'est-à-dire les coûts du matériel qu'il faudra pour tous les camions et les remorques, du retrait d'environ 90 000 pièces d'équipement pas nécessairement pour entretien, pour poser les encadrements de panneaux, l'achat de ces panneaux, de la mise en disponibilité temporaire du personnel en formation. Or, selon les évaluations les plus modestes le secteur du camionnage devra consacrer 20 millions de dollars à ce programme de formation.

Le sénateur Muir: Vingt millions de dollars?

M. Maclaren: C'est cela. C'est pourquoi nous n'avons pas voulu lancer de programme de formation avant de savoir ce qu'il fallait vraiment faire. Nous savions évidemment à quoi nous attendre et le redoutions.

Le sénateur Muir: Je suppose qu'au fil des ans vos membres ont dû donner une certaine formation sur le transport des marchandises dangereuses, même si elle ne correspond pas tout à fait aux exigences prévues dans le règlement.

[*Text*]

Mr. Tardif: Actually, they only had to train people in three areas, mostly. One was bulk carrying; the big tanker going down to the U.S. Secondly, if they had to carry explosives, obviously there was a regime there and three, radioactive materials. As far as the rest is concerned, since there is no identification of what are dangerous goods, the shipper did not tell us what are dangerous goods, so we could not train our people for what, at the moment, does not exist. I say again, there are only those three areas that I mentioned where we train our people at the moment. Those people have obviously trained, and there are extensive regulations out there in these areas.

Mr. Maclaren: Following on what Mr. Tardif has said, one of the benefits from having a regime like this is, indeed, the safety of our own employees, because if you do not know what you are carrying, if something leaks, you do not know how to handle it and mistakes can be made. Therefore there certainly will be a benefit from having the proper identification of these goods when they are being transported.

Senator Muir: However, during the years that these people have been involved in this type of business, they must have some knowledge of dangerous goods, and therefore would it not be easier to train them now?

Mr. Maclaren: Only the specialists, sir, have that knowledge and training.

Senator Muir: You are not, however, picking them up off the streets and saying, "We are starting tomorrow."

Mr. Maclaren: No, but the whole point is that for a large part of the general freight industry, that is exactly what the position was. It was the specialists, the bulk people, the explosives carriers, the carriers of radioactive material or whatever: Those people, and people carrying things like PCBs with an identifiable limited list of particularly hazardous substances in any quantity. We said, "Go with them first" since many of them will have had some experience and they should have inside those companies the know-how of what they are dealing with and how to handle those things. Therefore we have said for some time: "Stage it and go with that first." However, with respect to the general freight carrier, I do not know why it was thought that a general trucker of consumer commodities who is trucking materials to a grocery store would be carrying material that would qualify as dangerous goods that might require placarding of a truck and special handling of documentation. There was no reason to think that there was a hazard there. Yet the regulations ended up saying that that was a hazard, and therefore you must train.

Senator Muir: You may not want to reply to this question, but I am sure that your knowledge extends for quite some distance. Do we have tankers and big trucks moving around all over this country every day carrying something like PCBs?

Mr. Maclaren: I certainly hope they are not carrying PCBs, senator. On the other hand, if nobody will allow the PCBs to

[*Traduction*]

M. Tardif: En réalité, nous n'avons eu à former des gens que dans trois grands secteurs. Premièrement, celui du transport en vrac; il s'agit des énormes camions-citernes qui descendent aux États-Unis. Deuxièmement, les entreprises transportant des explosifs ont aussi reçu une formation, et troisièmement on a donné une certaine formation en matière de transport de produits radioactifs. Pour le reste, les marchandises dangereuses n'ayant pas été définies, et l'expéditeur ne nous disant pas s'il s'agissait de marchandises dangereuses, nous ne pouvions pas former nos gens pour faire face à un problème dont on ne reconnaissait alors pas l'existence. Je répète que pour l'instant nous ne pouvons former nos employés qu'en ce qui concerne trois secteurs principaux. Ces personnes ont été formées et il existe déjà des tas de règlements.

M. Maclaren: Selon M. Tardif, un des avantages d'un tel programme de formation est d'assurer la sécurité de vos propres employés. S'ils ne savent pas ce qu'ils transportent et que survient une fuite, ils ne sauront pas quoi faire et risquent de commettre des erreurs. Il sera donc certainement bon d'étiqueter correctement ces marchandises en vue de leur transport.

Le sénateur Muir: Depuis le temps que ces gens assurent ce type de transport, ils doivent connaître assez bien les marchandises dangereuses et il n'en sera peut-être que plus facile de les former maintenant?

M. Maclaren: Seuls les spécialistes possèdent ces connaissances et cette formation.

Le sénateur Muir: Il ne s'agit pas d'accrocher les gens au passage pour leur dire que la formation commence demain matin.

M. Maclaren: Non, mais pour une grande partie du secteur du transport de fret, c'est le cas. Il s'agit de spécialistes, de responsables du transport en vrac, de transporteurs d'explosifs ou de matériaux radioactifs, donc de ces gens et de ceux qui transportent des choses comme du BPC et quelques autres substances particulièrement dangereuses. Nous avons proposé de les former eux d'abord parce qu'un grand nombre possède déjà une certaine expérience. De plus, ces sociétés doivent disposer d'un certain savoir-faire, connaître les produits qu'ils manipulent et la façon de le faire. Nous disons depuis longtemps que c'est par là qu'il faut commencer. Toutefois, en ce qui concerne les transporteurs de fret, je ne vois pas pourquoi on a pensé que les marchandises qu'un camionneur transporte vers une épicerie pourraient être qualifées de dangereuses et donc nécessiter l'affichage d'un panneau des documents spéciaux. Il n'y a aucune raison de croire que ce type de transport suppose un danger. Cependant, les auteurs du règlement estiment qu'il y a bel et bien danger et qu'il faut par conséquent assurer une formation.

Le sénateur Muir: Vous ne voulez peut-être pas répondre à cette question, mais je suis persuadé que vous en savez fort long. Circule-t-il au pays des camions-citernes et d'énormes camions qui chaque jour transportent des produits du genre BPC?

M. Maclaren: J'espère sincèrement qu'ils ne transportent pas de BPC, sénateur. Par ailleurs, si personne ne permet

[*Text*]

be destroyed in their local community, then they are probably moving around more than anyone knows and I do not know if that is the truckers' fault. We have all heard so much about PCBs recently and I understand that something like 40,000 tonnes were just dumped before people discovered a few years ago in the 70s that PCBs were a hazard. Therefore, somewhere in dumps there are 40,000 tonnes of PCBs loose in Canada. I think it is 40,000 tonnes. I am not sure of the exact amount but in any event, there are a lot of dangerous substances moving around in the world we live in.

Senator Muir: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Senator Muir. Senator Macdonald.

Senator Macdonald (Cape Breton): Just following up on Senator Muir's question, this training course you are talking about, apparently there was no satisfactory kind of training prior to this course you are putting on?

Mr. Maclaren: No.

Senator Macdonald (Cape Breton): Just what is your training course? How long will it take?

Mr. Tardif: It depends, senator. Let's say we have three phases. The first phase is to train the instructor; in other words, people who will instruct the other people. For that, we are looking at approximately a day and-a-half to two days.

Senator Macdonald (Cape Breton): That is using that big book you have there?

Mr. Tardif: If you want to give a comprehensive understanding of what these things are all about and do a fairly good job, it takes about two days or a day and-a-half. This is what people are doing now.

Going down the list to the terminal people, the people that are involved with shipping documents who have to make certain decisions, we will be looking at approximately six to eight hours.

Senator Macdonald (Cape Breton): The people who are looking after the documentation, they must have been able to do that prior to your course?

Mr. Tardif: No, because the shipping documents, under these new regulations, are new shipping documents; totally new. It creates a whole new regime, new information and so on and so forth.

Senator Macdonald (Cape Breton): So you are looking at two days, so far, for the first two phases?

Mr. Tardif: Yes. When you get down to truck drivers and the people involved in the final application of these regulations, we are looking at approximately four to six hours.

Senator Macdonald (Cape Breton): Perhaps three days all told for your courses?

Mr. Tardif: Within a company, if you are talking in terms of 30 instructors and 30 truck drivers, you are looking at approximately three days.

Senator Macdonald (Cape Breton): Do your people have any jurisdiction over the provincial officials who make up your federation?

[*Traduction*]

qu'on détruise le BPC dans sa localité, il faut bien qu'on le transporte. Il en circule probablement plus qu'on ne l'imagine et ce n'est certainement pas la faute des camionneurs. Nous avons beaucoup entendu parler du BPC récemment. On en aurait même rejeté quelque 40 000 tonnes, juste avant de découvrir, dans les années soixante-dix, que le BPC était dangereux. Il existe donc au Canada, dans des décharges, quelque 40 000 tonnes de BPC non confiné. Je pense qu'il s'agit bien de 40 000 tonnes. Je ne saurais l'affirmer, mais quoi qu'il en soit nous vivons dans un monde rempli de substances dangereuses.

Le sénateur Muir: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, sénateur Muir. Vous avez la parole, sénateur Macdonald.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Pour donner suite à la question du sénateur Muir, à propos de la formation dont vous parlez, il semble qu'il n'existait aucune formation satisfaisante avant ce cours que vous êtes en train de mettre au point?

M. Maclaren: Aucune.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): En quoi consiste votre cours de formation? Combien de temps dure-t-il?

M. Tardif: Cela dépend, sénateur. Disons simplement que trois phases sont prévues. La première consiste à former l'instructeur, celui qui formera les autres. Pour cela, nous prévoyons un cours d'une journée et demie à deux deux jours.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous utilisez le gros manuel que vous avez là?

M. Tardif: Pour bien faire comprendre de quoi il s'agit, pour faire un vrai bon travail, il faut une journée et demie ou deux jours. C'est ce qu'on donne actuellement.

Quand au personnel du terminal, à ceux qui s'occupent des documents d'expédition et qui ont à prendre certaines décisions, il faudra compter de six à huit heures..

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Les gens qui s'occupent des documents doivent avoir déjà fait ce travail avant de suivre votre cours?

M. Tardif: Non, les documents d'expédition que prévoit le nouveau règlement sont entièrement nouveaux. Il s'agit d'un régime tout à fait différent.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous prévoyez donc qu'il faudra deux jours, pour les deux premières phases?

M. Tardif: C'est cela. En ce qui concerne les camionneurs et ceux qui s'occupent de l'application du règlement, il faut compter de quatre à six heures.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Il faudrait peut-être trois jours pour tous vos cours?

M. Tardif: Dans une société qui compterait trente instructeurs et trente camionneurs, il faudrait compter environ trois jours.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Avez-vous un pouvoir quelconque sur les dirigeants provinciaux qui constituent votre fédération?

[*Text*]

Mr. Maclaren: No, it works the other way, senator. We are a creature of the provincial associations. It is a genuine federation.

Senator MacDonald (Halifax): In other words, Mr. Maclaren, you have abut 2,000 bosses?

Mr. Maclaren: Yes. Sometimes more, it seems.

Senator Macdonald (Cape Breton): Therefore there is nothing you can do about it if a provincial member says he does not wish to have anything to do with these new regulations?

Mr. Maclaren: I want to assure you of this, senator: None of them have said that they will have nothing to do with the new regulations. I will say, however, that some of them have different levels of sophistication. Some of them are bigger associations than we are. For instance, Alberta, Ontario and Quebec; some of them are one-man associations, such as the Atlantic Provinces Trucking Association which covers four provinces. That is a great deal of territory. The British Columbia Trucking Association and Saskatchewan; these are not very big associations. They are basically one-man shows. They have had to bring in outside people and make them their specialists for training. Some of them were amongst the 30 people who came to Ottawa for the four-day master course. They then go home and train other trainers, and that is the book they use. Tomorrow, we are sending out nearly 200 of these training books, so we are still shipping out material for trainers.

In the meantime, courses for employees are on now in most parts of the country. I must point out, however, that there is a different capability of training between the very large companies that can put their own management people into training courses and then do the further training in-house and the smaller people who have to come and take the general courses offered by the associations.

Senator Macdonald (Cape Breton): My feeling is that, while you have emphasized that you are training for the majority of the goods, you paint a very haphazard picture in the way of doing business prior to the time that these courses were established.

Mr. Maclaren: I would just say again, senator, if you take a look at the regulations, which are approximately 800 pages, there were many changes between the first version and the final version. I think we can legitimately say that we could not start putting that training material together until the final version of the regulations came out.

Senator Muir: I agree with that.

The Chairman: Mr. Maclaren, how many provinces had regulations governing the transportation of dangerous goods before these federal regulations were drafted?

Mr. Tardif: Two provinces at the moment have some regulations in place, Ontario and Quebec. Those regulations cover combustible liquids, diesel fuel and gasoline. Some provinces have regulations governing the transportation of pesticides, but the enforcement of those regulations varies from province to province. The two pieces of legislation that do exist cover a minimum number of products compared to the 3500 we have now.

[*Traduction*]

M. Maclaren: Non, ce serait plutôt le contraire, sénateur. Nous sommes l'expression de la volonté d'associations provinciales et formons une véritable fédération.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est donc dire, monsieur Maclaren, que vous avez environ 2 000 patrons?

M. Maclaren: Oui, et parfois davantage, il me semble.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous ne pouvez donc rien faire si un membre provincial dit qu'il ne veut rien savoir du nouveau règlement?

M. Maclaren: Je peux vous dire une chose, sénateur: aucun n'a jamais dit qu'il ne voulait rien savoir du nouveau règlement. J'avoue toutefois que certains ont plus de pouvoir que d'autres. Certains forment des associations plus importantes que la nôtre. Je pense, par exemple, à l'Alberta, à l'Ontario et au Québec. Par ailleurs, l'*Atlantic Provinces Trucking Association* couvre quatre provinces. C'est un immense territoire. Pour ce qui est de la *British Columbia Trucking Association* et de l'association de la Saskatchewan, elles ne sont pas très imposantes. Leur effet y est fort restreint. Elles ont dû prendre des gens étranges à la question pour en faire leurs spécialistes de la formation. Certains d'entre eux étaient parmi les trente personnes qui sont venues à Ottawa suivre le cours de formation de quatre jours. Ils rentrent chez-eux et forment à leur tour d'autres instructeurs. Voici le manuel qu'ils utilisent. Demain, nous expédierons près de 200 de ces manuels à l'intention des instructeurs.

Entre-temps, dans la plupart des régions du pays, on donne des cours de formation aux employés. Je dois toutefois dire que la capacité de formation n'est pas uniforme: les très grandes sociétés peuvent affecter leurs propres cadres aux cours de formation et compléter ensuite cette formation sur place, tandis que les petites entreprises doivent déplacer des gens et suivre les cours généraux qu'offrent les associations.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): J'ai l'impression que malgré votre insistance sur le fait que vous donnez des cours de formation qui touchent la majorité des marchandises, vous brossez un tableau assez inquiétant de la façon dont vous procédiez avant que ces cours ne soient mis en place.

M. Maclaren: Je veux simplement répéter, sénateur, que le règlement, qui compte environ 800 pages, a subi de multiples changements entre la première et la dernière version. Je pense que nous pouvons en toute légitimité dire que nous ne pouvions commencer à réunir du matériel de formation avant de disposer de la version finale du règlement.

Le sénateur Muir: J'en conviens.

Le président: Monsieur Maclaren, combien de provinces avaient un règlement régissant le transport des marchandises dangereuses avant que ce règlement fédéral ne soit rédigé?

M. Tardif: Pour l'instant, deux provinces ont un tel règlement, l'Ontario et le Québec. Ce règlement vise les combustibles liquides, le carburant diesel et l'essence. Certaines provinces ont un règlement qui régit le transport des pesticides, mais la mise en application varie d'une province à l'autre. Les deux textes législatifs en vigueur ne visent qu'un petit nombre de produits, comparativement aux 3 500 produits qui sont maintenant visés par le règlement.

[*Text*]

The Chairman: Do the provincial regulations cover the quality of the construction of the tank trucks carrying liquids or gas?

Mr. Tardif: No. There is now a standard for tank trucks which is covered by the Canadian Standards Association. That standard is the recommended one, equivalent to the United States standard.

The Chairman: Quebec and Ontario are the only provinces with such legislation?

Mr. Tardif: Yes, for gasoline.

The Chairman: Mr. Maclaren, is the training to be subsidized by the federal government?

Mr. Maclaren: No. The initial 30 people were covered by the federal government, and the initial printing of the small booklet was covered by the federal government.

The Chairman: But not the cost of printing the larger document?

Mr. Maclaren: No.

Senator Muir: Mr. Chairman, I have a supplementary.

In view of what you have stated respecting time periods, Mr. MacLaren, is it your opinion that this problem has been created by the previous government, and the current government and the Canadian Trucking Association have no responsibility?

Mr. Maclaren: That is a dangerous question, senator.

There surely is enough responsibility to go around. This has been a very difficult area to develop. It has taken eight years to develop, and in restrospect, one could look back and say it could have been accomplished in five years. However, somebody had to do the leg work, find out what was out there, look at other systems in operation in other countries and put the thing together. That was not an easy task. Dozens of private and public interests tried to get their views into the process.

Quite frankly, we are saying that when transport came up with the package it was a more elaborate package than we thought was necessary. We realized that we would have difficulty training our personnel, and we do not believe we could have started training our personnel before the regulations were made available. In fact, some people in the private sector went out and prepared training pacakages based on earlier versions of the regulations. From all reports, some of those training packages are not very good. Some of those had to be upgraded substantially.

We made the choice that we would wait to prepare our training program until the regulations were available. We thought that that would be the proper way to proceed, and we also thought we had a year to prepare.

Senator Muir: Thank you, Mr. Maclaren. In conclusion, may I say that the question is not as dangerous as many of the goods you carry.

The Chairman: Thank you, Mr. Maclaren.

[*Traduction*]

Le président: Les règlements provinciaux traitent-ils de la qualité de la construction des camions-citernes qui transportent des liquides ou des gaz?

M. Tardif: Non. L'Association canadienne de normalisation a émis une norme applicable aux camions-citernes, qui équivaut à celle des États-Unis. C'est celle dont on recommande l'adoption.

Le président: Le Québec et l'Ontario sont les deux seules provinces à avoir un tel règlement?

M. Tardif: Pour ce qui concerne le transport de l'essence, oui.

Le président: Monsieur Maclaren, le gouvernement fédéral financera-t-il la formation?

M. Maclaren: Non. Il a financé la formation des trente premières personnes touchées, ainsi que l'impression du livret.

Le président: Mais pas les coûts d'impression du gros document?

M. Maclaren: Non.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser.

Monsieur Maclaren, compte tenu de ce que vous avez déjà dit au sujet du temps nécessaire à la formation, pensez-vous que la situation découle de l'action du précédent gouvernement et que le gouvernement actuel et l'Association canadienne du camionnage n'ont aucune responsabilité à cet égard?

M. Maclaren: Voilà une question bien dangereuse, sénateur.

Il y a certainement pas mal de responsabilités à partager. La tâche a été vraiment très difficile. Il a fallu huit ans pour y parvenir, et, en rétrospective, tout compte fait, on estime qu'on aurait pu y arriver en cinq ans. Cependant, pour aboutir à un résultat, il fallait bien que quelqu'un s'y mette, voir de quoi il s'agissait, étudie les systèmes qu'utilisent d'autres pays. Ce n'était pas facile. Des dizaines de groupes d'intérêts publics et privés ont essayé d'imposer leurs points de vue.

Il faut bien dire que le ministre des Transports a proposé un programme beaucoup plus élaboré que ce que nous avions d'abord cru nécessaire. Nous savions qu'il serait difficile d'assurer la formation de notre personnel, et nous ne croyons pas que nous aurions pu le faire avant d'avoir en main le règlement définitif. Il y a, bien sûr, des gens du secteur privé qui ont préparé des programmes de formation en s'appuyant sur des versions antérieures du règlement. Or, tous s'accordent à dire que ces programmes ne sont pas tous excellents. Certains ont même dû être grandement améliorés.

Pour notre part, nous avons choisi d'attendre la parution du règlement pour préparer un programme de formation. Nous avons cru que c'était la bonne façon de faire et qu'on nous accorderait de toute façon un délai d'un an.

Le sénateur Muir: Je vous remercie, monsieur Maclaren. En conclusion, permettez-moi de dire que la question n'est pas aussi dangereuse que certaines des marchandises que vous transportez.

Le président: Je vous remercie, monsieur Maclaren.

[*Text*]

Honourable senators, we now welcome officials from the Canadian Manufacturers' Association. Mr. G. L. Thibault, President of the association will make the opening presentation. Mr. Thibault is accompanied by Mr. Huxley, Legal Counsel, and Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group.

Mr. G. L. Thibault, President, Canadian Manufacturers' Association: Mr. Chairman, members of the committee, I have a few introductory comments after which Mr. Huxley will go through some of the difficulties we see in the regulations as they currently exist. In view of the questioning that took place earlier, I think it would be useful to know that the CMA has represented the manufacturing community for approximately 114 years, and like the previous group the CMA is widely representative of the manufacturing community. We calculate that members of the CMA represent something in the order of three-quarters of the total activity in manufacturing. So we have a very wide base.

I should also point out that, like the manufacturing sector as a whole, three-quarters of the members of the CMA employ less than 100 people.

Looking at the transportation of dangerous goods regulations in terms of their pervasive impact on almost all manufacturers—because of the comprehensive nature of the regulations—it is our conclusion that the regulations must be reassessed before they come into effect on July 1, 1985. Both the time for implementation and the need for a number of substantive changes to the regulations needs to be looked at, with some political direction as to what type of regulations will be reasonable and workable.

In the past, the regulations in our view have only been considered from a technical perspective, largely because they are so complex. Our members tell us that that technical approach has led to regulations that are among the most onerous and complicated they have ever had to deal with. The regulations are not practical and, in fact, may even detract from safety. They impose substantial, indeed excessive, costs on manufacturers who are only peripherally involved in the transportation of dangerous goods and on manufacturers in the perfume industry, who are regulated when clearly they should not be.

Mr. Huxley will provide more details on those problems when the list we have provided is reviewed with you, but I should like to make four general points.

First of all, we are not trying to stall the coming into force of these regulations. We are holding seminars across the country currently to explain the regulations to our members. We have delivered a comprehensive review of the regulations to hundreds of manufacturers already. We have issued a comprehensive bulletin for that purpose, a copy of which has been circulated.

We want the regulations to be workable and right, but in our view that means that the implementation date must be changed and substantive errors corrected.

Secondly, we think that there is no sense in proceeding with the regulations when the shippers and carriers affected clearly will not be able to comply with the regulations by July 1, 1985.

[*Traduction*]

Honorables sénateurs, nous accueillons maintenant des représentants de l'Association des manufacturiers canadiens. M. G. L. Thibault, président de l'Association, fera la déclaration préliminaire. M. Thibault est accompagné de M. Huxley, conseiller juridique, et de M. Gordon Lloyd, directeur du groupe technique et juridique.

M. G. L. Thibault, président, Association des manufacturiers canadiens: Monsieur le président, honorables membres du Comité, je ferai quelques observations et M. Huxley vous exposera ensuite les lacunes que nous avons relevées dans le règlement actuel. Compte tenu des questions qui ont déjà été posées, je tiens à dire que notre association regroupe les manufacturiers depuis environ 114 ans et que, comme le groupe qui vient de comparaître, nous représentons très largement le secteur manufacturier. Nous estimons que nos membres assurent les trois quarts de toute l'activité manufacturière. Nous nous appuyons donc sur une très large base.

Je dois dire aussi que les trois-quarts des membres de l'A.M.C. comptent moins de 100 employés à leur service, tout comme l'ensemble de leurs collègues du secteur manufacturier.

En ce qui a trait au règlement concernant le transport des marchandises dangereuses, à son impact global sur presque tous les manufacturiers—le règlement étant tellement complet—nous en sommes venus à la conclusion qu'il doit être réexaminé avant d'entrer en vigueur le 1er juillet 1985. Il faut revoir la date d'entrée en vigueur ainsi qu'un certain nombre de modifications de fond qui doivent y être apportées; le gouvernement doit en outre déterminer quel type de règlement sera raisonnable et applicable.

A notre avis, le règlement a toujours été, dans le passé, envisagé d'un point de vue technique, essentiellement à cause de sa complexité. D'après nos membres, c'est ce qui fait qu'on a un règlement qui soit parmi les plus coûteux et les plus difficiles à appliquer. Il n'est pas pratique et, en fait, il risque même d'être préjudiciable à la sécurité. Les manufacturiers doivent absorber des coûts considérables, voire excessifs qui ne sont en réalité que des coûts auxiliaires au transport des marchandises dangereuses; il en va de même des fabricants de parfums qui sont soumis au règlement quand, de toute évidence, ils ne devraient pas y être assujettis.

M. Huxley vous donnera plus de détails sur ces problèmes lorsque nous étudierons la liste que nous vous avons remise, mais j'aimerais préciser quatre points généraux.

Premièrement, nous n'essayons pas d'empêcher l'entrée en vigueur du règlement. Nous tenons actuellement une série de colloques dans tout le pays pour en expliquer la teneur à nos membres. Nous avons déjà examiné le règlement de fond en comble avec des centaines de manufacturiers. Et à cette fin, nous avons publié un bulletin complet dont un exemplaire vous a été remis.

Nous voulons que le règlement soit applicable et juste, mais nous croyons que la date d'entrée en vigueur doit en être changée et les erreurs de fond corrigées.

Deuxièmement, nous croyons qu'il est tout à fait insensé d'appliquer le règlement quand nous savons très bien que les expéditeurs et les transporteurs concernés ne pourront s'y sou-

[*Text*]

The approach that some officials in Transport Canada have talked about—that is, having the regulations become law July 1, but not enforcing them all until later—is clearly not a desirable course of action to follow. First of all, that would create disrespect for the law and, secondly, a great deal of uncertainty.

Moreover, legal people have told us that the way the enabling legislation is set up it really does not allow that approach. With heavy fines, imprisonment and liability hinging upon whether or not a company complies with the regulations, it is imperative in the legal sense for manufacturers to be able to comply with the regulations on the day on which they come into force.

My third general point would be that there has to be greater consideration of the costs of these regulations and whether their pervasive approach is appropriate. Many of the requirements in the regulations may make sense on an isolated basis, but not when their cumulative impact is taken into account. What we need to control shipping PCBs is not what we need for perfumes. The costs that these regulations impose may be appropriate for industries heavily involved in dangerous goods such as the chemical sector, but we question whether they are appropriate for sectors only peripherally involved in dangerous goods and for small business. If we are to rely on small business to be the engine of economic growth, we must ensure that they are not tied up with this type of regulatory burden.

Finally, some people claim that there has already been adequate consideration of these concerns that the CMA and others in industry are raising and that there has already been extensive consultation over the past years. We do not agree with that assessment. The focus of discussion so far has been really on technical aspects of the regulation and not on fundamental policy problems such as excessive complexity and too broad a regulatory approach. There were meetings but these generally were information sessions and not the meaningful kind of working consultations we believe are required to actually make these regulations work.

We believe that the problems that we have identified with the regulations can be solved. This can be done by establishing a number of working groups of appropriate people in government and other interested parties to review specific aspects in the regulations.

Before discussing potential solutions, however, I would like to ask Mr. Huxley to review briefly the list of 15 major problems that manufacturers, who are trying to implement the regulations, have identified so far. I think that that will provide you with a fuller understanding of the major problems with the implementation date and the substance of the regulations.

Mr. T. Huxley, Legal Counsel, Canadian Manufacturers' Association: Mr. Chairman and honourable senators, the list of major concerns that you have attached is, to some degree,

[*Traduction*]

mettre au 1er juillet 1985. Par ailleurs, la proposition de certains fonctionnaires de Transports Canada, voulant que le règlement entre en vigueur le 1er juillet mais ne soit pas appliqué avant un certain temps, n'est à notre avis pas du tout souhaitable. D'abord, on ne respecterait pas la loi et ensuite, cela créerait beaucoup d'incertitude.

De plus, des avocats nous ont dit que le libellé même de la loi habilitante ne permet absolument pas une telle façon de procéder. En effet, la loi prévoit des amendes considérables, des poursuites et des peines d'emprisonnement pour les compagnies qui ne se conformeront pas au règlement; d'un point de vue juridique, il est absolument nécessaire que les manufacturiers puissent se conformer au règlement le jour-même où celui-ci entrera en vigueur.

Troisièmement, je pense qu'on devrait s'interroger davantage sur les frais que nécessitera l'application du règlement et se demander en outre si la portée générale en est souhaitable. Prises individuellement, nombre des dispositions du règlement sont tout à fait sensées, mais il en est tout autrement si on les considère dans leur ensemble. On n'a pas besoin d'adopter le même règlement pour le contrôle du BPC que pour les parfums. Les frais que suppose l'application de ce règlement sont peut-être tout à fait appropriés pour les industries qui font beaucoup de transport de marchandises dangereuses, comme le secteur chimique, mais nous nous demandons si le même règlement devrait s'appliquer aux secteurs et aux petites entreprises qui transportent des marchandises dangereuses à l'occasion seulement. Si l'on veut vraiment que la petite entreprise soit le moteur de l'économie, nous devons lui éviter à tout prix ce fardeau réglementaire.

Enfin, certains prétendent que l'on a déjà suffisamment pris en considération les préoccupations soulevées par l'A.M.C. et d'autres représentants de l'industrie et qu'au cours des dernières années, on a procédé à suffisamment de consultations. Nous ne sommes pas d'accord. Jusqu'à ce jour, la discussion n'a porté que sur les aspects techniques du règlement et non sur les problèmes liés à la politique sous-jacente, comme la complexité excessive du règlement et sa portée trop générale. Certes, on a tenu des réunions, mais en général elles n'ont été que des séances d'information; on n'a pas procédé aux consultations que nous estimons être vraiment nécessaires pour pouvoir appliquer ce règlement.

Toutefois, nous croyons que les problèmes que nous avons cernés peuvent être réglés, et ce, en établissant un certain nombre de groupes de travail composés de personnes véritablement représentatives du gouvernement et d'autres parties intéressées pour examiner des aspects précis du règlement.

Toutefois, avant de discuter des possibilités de solutions, j'aimerais demander à M. Huxley de revoir brièvement la liste des quinze grands problèmes soulevés jusqu'à maintenant par les manufacturiers qui essaient d'appliquer le règlement. Je crois que vous auriez ainsi une meilleure vue d'ensemble des difficultés que posent la date de mise en application et le fond même du règlement.

M. T. Huxley, conseiller juridique, Association des manufacturiers canadiens: Monsieur le président, honorables sénateur, la liste des grands problèmes que vous avez se passe

[*Text*]

self-explanatory. We have attempted to boil it down into the areas where we feel there is a need for the work to be done.

In respect of the question of the July 1 date, I want to emphasize the approach taken by Canadian industry, particularly the large companies. I suppose I should not make that qualification, because, obviously, small companies think the same way: they approach their activities on the basis that they are not going to break the law. That is corporate policy—not to break the law. Effectively in this case, on July 1 we are going to be breaking the law. That is clear, because it is totally impossible to achieve compliance by that date. We are hearing with respect to that, "Don't worry, we are going to have an awareness program, a work in period; we are not going to get silly about this." However, the realities of the circumstances are that if there is a major spill of some kind, and we have already concluded that these spills are not going to disappear simply because we have this legislation in place, if one of those things happens, somebody is going to be screaming for a charge. At that point in time somebody is going to get it, regardless. It will be just like what we have gone through with respect to the implementation date. First of all it was a year, then it was six months and now it is a heck of a lot shorter than that. It comes down to pure, unadulterated political pressure.

The circumstances are such that, if this legislation goes ahead on July 1, you are going to have this large group of responsible companies put into this very awkward position.

As to that date, obviously the big question is what we are doing to try to get into a compliance mode. I can speak personally in respect of that. I have been involved in this matter since the regulations came out and when the act was being discussed. We, like some of the trucking organizations, did make efforts to get a program going in order to get ourselves into compliance with the 1980 version of this package. It quickly became apparent, as we worked our way through that, and the government began to suggest there were going to be changes, that we just could not throw the kind of time, money and effort, particularly at the height of a recession, into that kind of an activity. You do other things and wait until the government sorts out its position and then you get on with the process. Effectively, that is what we have done.

I heard about all of this on January 24. I was somewhat lucky, I suppose. As a result of that, days after I got the material I headed out to my people and we got busy trying to get ready for this. I suspect in some respects we are probably a little in advance of some groups because of the diligence with which we have applied ourselves to it. We are still not going to make the date. That is the bottom line.

Of course, I also support the comments made by others in respect of what has been going on over the last number of years. Hindsight is always 20/20. You could always do it better if you had the opportunity to go back and try again. Obviously, there was a major effort on the part of Transport Canada to do something. Perhaps the political direction for what should be

[*Traduction*]

d'explication dans une certaine mesure. Nous avons essayé de grouper les grands problèmes en domaines qui, à notre avis, doivent être remaniés.

En ce qui a trait à la date d'entrée en vigueur du règlement, soit le 1er juillet, je tiens à souligner l'approche adoptée par l'industrie canadienne, surtout par les grandes sociétés. Je pense que je ne devrais pas faire cette distinction parce que de toute évidence, les petites sociétés pensent de la même façon. L'industrie canadienne a pour principe de respecter la loi. Cela fait partie de ses obligations, elle ne va pas déroger à la loi. Mais le 1er juillet, nous allons outrepasser la loi parce qu'il nous sera totalement impossible de nous conformer au règlement à cette date. On nous dit de ne pas nous inquiéter qu'un programme d'information sera lancé, qu'il y aura une certaine période de rodage. Cependant, les circonstances sont telles que si, par exemple, on assiste à un déversement de produits chimiques (et nous en sommes déjà venus à la conclusion que ces désastres ne vont pas disparaître simplement parce que la loi est en vigueur) on va réclamer à cor et à cri que des accusations soient portées contre quelqu'un. A ce moment-là, des mesures seront certainement prises contre quelqu'un. Voilà pour la date d'entrée en vigueur. D'abord, on a dit un an, ensuite six mois et maintenant, le délai est beaucoup plus court que cela. Il ne s'agit de rien d'autre que de pressions politiques.

Le fait est que si la loi entre en vigueur le 1er juillet, un grand nombre de sociétés qui ont à coeur de prendre leurs responsabilités vont se trouver coincées dans cet étau.

En ce qui a trait à la date d'entrée en vigueur du règlement, la grande question qui se pose concerne de toute évidence la façon de le respecter. Je peux vous donner mon opinion personnelle. Je m'occupe de cette question depuis que le règlement a été publié et qu'on a commencé à discuter du projet de loi. Nous aussi, à l'instar des sociétés de camionnage, avons déployé de nombreux efforts pour essayer de nous conformer à la version de 1980 du règlement. Mais nous nous sommes bien rendu compte, au fur et à mesure que le gouvernement a commencé à laisser entendre qu'il modifierait le règlement, qu'on ne pouvait pas consacrer autant de temps, d'argent et d'énergie, tout particulièrement en pleine récession, à ce genre d'exercice. Nous avons pris d'autres mesures en attendant que le gouvernement établisse sa position. Effectivement, c'est ce que nous avons fait.

J'ai entendu parler de tout cela le 24 janvier et je pense que dans un sens, j'ai été chanceux. Quelques jours après avoir reçu les documents, je les ai remis à mes gens et nous avons commencé à nous préparer. Je pense qu'à certains égards, nous sommes probablement un peu plus avancés que certains groupes à cause de la diligence avec laquelle nous avons étudié le règlement. Pourtant, nous ne pourrons pas nous y conformer dès son entrée en vigueur. Voilà.

Moi aussi, je suis tout à fait d'accord avec les autres en ce qui a trait au processus qui s'est enclenché au cours des dernières années. Il est toujours facile d'analyser les choses après coup. On peut toujours faire mieux si on a la chance de revenir en arrière et de repartir à zéro. De toute évidence, Transports Canada a déployé de grands efforts qui sont valables. Ce sont

[*Text*]

done was wrong. Whatever those reasons are, it seems to us that it is still possible to salvage the thing without putting a bunch of people into a position where they are actually not obeying the law at this time. We did not think the consultation had occurred; we thought it was just more information, as indicated.

The situation is such that, even if we attempted to comply, we would have problems, because there are major, substantive problems within the legislation that must be cleared up. I will speak to you about that now as I go along.

We will see that Point 2 refers to an exemption with respect to consumer commodities and limited quantities. You have heard that there are some changes coming that are going to improve this. We have not seen those yet. We understand that they are going to be available some time in the next couple of weeks. Obviously, they have to be worked into the system because we are talking about a very intricate process here. All of the parts of these regulations link up with each other. For example, if you do not get your shipping documents right to begin with, then other parts of the system do not work because you could be training somebody with the wrong set of documents. Obviously, you are wasting your time until you get the right set of documents. You have to have all of these pieces linked together.

In respect to the shipping document, I have had considerable problems personally, and I know that others have as well. I believe the shipping document is central to this whole process from a manufacturing point of view, if you are buying and selling dangerous goods. The shipping document is unbelievably complex the way it is structured. We have made a number of efforts to come up with a shipping document that works. The first attempt resulted in a document that did not comply with the legislation. I had to go back and point out to my people where things had to be changed.

That got us into some really interesting sections, because there are parts of the shipping document that must be in a specific order. There is a priority sequence of ten items. This creates unbelievable problems when you start talking about creating a common form for use throughout a company. It is easy if you are talking about dangerous good A and dangerous good B and you can say, "That is all I deal with so I am going to create a little shipping document for that piece of goods." But that is not the way it works. How it works is that you try to come up with something that you can use commonly throughout your whole operation. If you happened to be shipping 16 different kinds of dangerous goods you could use the same document. As soon as you get into that, the form starts to expand out. Obviously, you cannot have a bunch of trained people running around filling out shipping documents specifically for each shipment. Otherwise, things simply would not move.

The circumstances are such that there are major problems, and these have been addressed to Transport Canada. Transport Canada must be having some difficulty with them, because we still do not have responses back in respect of some of those problems. If I cannot have a shipping document, I

[*Traduction*]

peut-être les pressions politiques qui ont été exercées dans le mauvais sens. Peu importe les raisons, il nous semble toujours possible de parer à l'essentiel sans obliger tout un groupe à défier la loi. À notre avis, il n'y a pas eu de consultation, nous croyons qu'il s'est plutôt agi de séances d'information.

La situation est telle que même si nous essayions de nous conformer au règlement, nous aurions des problèmes parce que la loi contient d'importantes lacunes qui doivent être comblées. Je vais vous en parler tout à l'heure.

Vous constaterez qu'au numéro 2, il est question d'une exemption concernant les biens de consommation expédiés en quantités limitées. On vous a dit que certains changements seraient apportés pour améliorer la situation. Nous n'avons encore rien vu. Nous croyons savoir que ces données seront publiées dans quelques semaines. De toute évidence, ces modifications devront être intégrées au règlement parce qu'il s'agit ici d'un processus très compliqué. Tous les éléments du règlement sont liés l'un à l'autre. Par exemple, si vous n'obtenez pas d'abord vos documents d'expédition, d'autres éléments du système ne pourront fonctionner parce que vous donnerez peut-être une formation à quelqu'un, mais avec les mauvais documents. De toute évidence, vous perdez votre temps tant que vous n'avez pas obtenu les bons documents. Il faut que tout se tienne.

En ce qui a trait au document d'expédition, personnellement, j'ai eu beaucoup de problèmes et je sais que les autres en ont eu aussi. Je crois que le document est un document essentiel pour les manufacturiers qui vendent et qui achètent des marchandises dangereuses. Le document est incroyablement complexe. Nous avons tenté d'élaborer un document qui soit mieux conçu. Le premier n'était pas conforme à la loi. J'ai dû retourner et indiquer à mes gens à quels égards il clochait.

Nous avons constaté des choses très intéressantes; par exemple, des parties du document d'expédition doivent être dans un ordre spécifique. Il y a un ordre de priorités pour dix articles, ce qui crée des problèmes incroyables si vous voulez établir un formulaire commun qui sera utilisé dans une société. C'est facile s'il s'agit des marchandises dangereuses de catégories A et B et que vous disiez que ce sont les seules marchandises que vous avez et que vous prévoyez de créer un petit document d'expédition à cette fin. Mais ce n'est pas comme ça que ça marche. Ce qu'il faut faire, c'est en arriver à un document qui puisse être utilisé par tout le monde dans toute la compagnie. Si vous expédiez 16 types différents de marchandises dangereuses, vous pourrez utiliser le même document. Dès que cela est fait, le document devient de plus en plus complet. De toute évidence, il est insensé qu'une gamme de personnes remplissent des documents distincts pour chaque expédition. Tout serait alors paralysé.

Il existe de graves problèmes et ces problèmes, Transports Canada essaie de les régler. Le Ministère doit avoir beaucoup de difficultés parce qu'il ne nous a pas encore fait signe. Je tiens à signaler une fois de plus que tant que je n'aurai pas un document d'expédition, il ne me servira à rien d'engager des

[*Text*]

want to re-emphasize, until I get my shipping document nailed down, that it does not make a lot of sense to try to bring people in and train them on how to fill out the shipping document.

Point No. 4 refers largely to the claim that these regulations are a consolidation and unification of a lot of existing regulations under one code. That is really not the case. Effectively, we still have a set of air regulations for the transport of dangerous goods, a set of water regulations and a set of rail regulations. These regulations amount to a compromise among these competing modes, all of which want to maintain their respective approaches.

For example, if one wants to ship a commodity by air, the IATA shipping document has to be used—and you only ship commodities by air if you want them to get to their destination fast; otherwise, you could put them on a mule. So in those circumstances you have to use the IATA shipping document. But then, when you look back, you see that there are other sections of the regulations that apply. If, for example, there are certain requirements under these regulations for road movement that are not included on the IATA form, one has to make sure that those requirements are on the form. By the time the dust settles, you have effectively ended up doing two of them. Otherwise you have to go through the difficulty of sorting through the various requirements to determine what has to be put on the shipping document.

That creates real problems.

We suggest two possible approaches. We are not sure that these are the best approaches. We put them forth for discussion, and we are prepared to discuss them with people in an effort to come up with something that is more workable.

If one is talking about air transportation, the concern is with what will happen to the dangerous goods between the time they leave the works and the time they arrive at the airport. There is always the possibility that something will go wrong en route. Obviously, if they fall out of the sky, the shipping document that you would use for road is useless, because it will never be found; it is gone.

The question becomes one of what it is that we are really interested in protecting and how much information is required for true safety. Do we need all of these extra things?

Point No. 5, which deals with emergency response, is an interesting one. The chemical industry has a product stewardship program. It is an excellent program. The bottom line of it is that they are saying that, voluntarily, they are prepared to assure that their products are taken care of. In other words, if Company A's product falls off a truck anywhere in North America, the industry will respond and deal with that particular problem.

That is something that has been done voluntarily, and it has worked very well.

As a result of the emergency response requirements, which now impose on every shipper of certain kinds of dangerous goods the necessity of having an emergency response plan and a capability, we are being instructed by Transport Canada to enter into contracts for that kind of work. All of a sudden, the

[*Traduction*]

gens pour leur donner une formation et leur montrer comment remplir le fameux document.

Au numéro 4, on dit que le règlement est un règlement consolidé et unifié. Il n'en est absolument rien. Effectivement, on a encore toute une série de règlements pour le transport des marchandises par avion, par bateau et par chemin de fer. Le règlement qui nous intéresse est en sorte un compromis entre ces divers modes de transport qui veulent tous conserver leur propre façon de faire.

Par exemple, si on veut expédier un bien par avion, le document d'expédition de l'IATA doit être utilisé et vous n'utilisez l'avion que si vous voulez que vos marchandises arrivent vite à destination; autrement, vous allez les porter vous-même. Donc, dans ces cas, vous devez utiliser le document d'expédition de l'IATA. Mais ensuite, vous vous rendez compte que d'autres articles du règlement s'appliquent. Si par exemple, le règlement prévoit certaines dispositions concernant le transport routier qui ne sont pas incluses dans la formule de l'IATA, il faut alors s'assurer que ces exigences y figurent. Pour que tout se règle, vous remplissez deux documents d'expédition. Autrement, il vous faudrait établir chacune des diverses exigences pour déterminer ce qui doit être inclus dans le document d'expédition.

Cela crée de véritables problèmes.

Nous proposons deux solutions, nous ne sommes pas certains qu'elles soient les meilleures, mais nous les soumettons à la discussion car nous sommes prêts à trouver une approche pratique.

En ce qui a trait au transport aérien, on se demande ce qui arrivera aux marchandises dangereuses entre le moment où elles quittent l'usine et le moment où elles arrivent à l'aéroport. Il est toujours possible d'avoir un pépin en cours de route. De toute évidence, si l'avion tombe, le document d'expédition qu'on utiliserait pour le transport routier ne sert plus à rien parce qu'on ne le retrouvera jamais. Il est disparu.

La question qui se pose alors est de savoir qui s'intéresse véritablement au transport sécuritaire des marchandises dangereuses et quels renseignements il faudra avoir pour assurer une sécurité pleine et entière. Avons-nous besoin de toutes ces choses?

Au numéro 5, on parle des services d'urgence, point très intéressant. L'industrie chimique a un programme de gestion des produits qui est excellent. L'industrie chimique se dit prête avant tout à s'assurer que ses produits sont bien protégés. Autrement dit, si les produits de la Compagnie A tombent d'un camion n'importe où en Amérique du Nord, l'industrie va répondre à l'appel d'urgence et régler le problème.

C'est là une mesure volontaire et qui fonctionne très bien.

Quant aux mesures d'urgence, le règlement dispose que tous les expéditeurs de certains types de marchandises dangereuses doivent avoir un plan d'urgence et Transports Canada les oblige à passer des contrats à ce titre. Tout d'un coup, le

[*Text*]

picture starts to change. People will be reluctant to become involved in a detailed contract in this respect.

While the emergency response requirements sound good in principle, they are fouling up a voluntary system that was working, and working well. I have yet to hear a complaint that a major chemical company was lax in getting to the scene of a spill or that there was failure to assist when assistance was required, or anything of that nature. Basically, our approach to emergency response has been good. We have a lot of co-ordination and a lot of good effort put into dealing with those kinds of problems.

Point No. 6 deals with the matter of in-plant exemption. This is an interesting one. There are three things that cause things to happen under this legislation. First of all, if one handles dangerous goods, one has obligations; if one offers for transport, one has obligations; and if one transports, one has obligations.

What has happened in respect of the in-plant exemption is that the regulators have said, in effect, that they do not want to get inside the plants to deal with these goods; that this is a transportation document, a transportation matter. What should have happened is that all of those things should have been covered off as being exempt inside a plant, if the regulators in fact do not want to get inside the plant. But that is not what happened. The only thing that is covered off in respect of in-plant exemption is transportation. In other words, if I have a man inside a plant who is handling something—and "handling" is very broadly defined—he is caught by the regulations. This creates a whole set of new problems. At this point in time we have across Canada occupational health and safety legislation relating to occupational health within plant facilities. One begins to wonder what the purpose is in having another inspector inside the plant in a particular area.

Point No. 7 deals with returns and rejects. You will see reference to cost-benefit considerations. Occasionally commodities are purchased and, on delivery, are found to be not quite right. It can happen that the caustic soda flakes are not as strong as they were supposed to be, with the result that they are rejected. There can be any number of reasons for rejection. That can pose a problem in the sense that a person not normally engaged in dealing with that particular commodity is now put in the position, in shipping that commodity back to the manufacturer, of having to meet a whole series of requirements that he does not understand. He did not produce the caustic soda flakes, nor does he know anything about them, other than how he applies them in his own operation. In shipping them back, he has to go through a classification process.

We know that these commodities are dangerous goods. There is no question about that. What we are not sure about is whether or not the benefits of covering off that sort of situation justify the costs incurred in having such returns and rejects regulated. Since no cost benefit study has been done in respect of this particular piece of legislation, we cannot say what the situation is in that respect. We merely table it as an issue.

[*Traduction*]

tableau change complètement. Les gens vont hésiter à passer des contrats détaillés de ce type.

Même si le plan d'urgence paraît bon en principe, on est en train de chambarder un système qui fonctionnait très bien. Je n'ai pas encore entendu qui que ce soit se plaindre qu'une grande compagnie de produits chimiques avait mis du temps à se rendre sur les lieux d'un grand déversement et qu'elle soit refusé d'accorder son aide lorsque cela était nécessaire. Je n'ai pas encore entendu de plainte de ce genre. Dans l'ensemble, nos plans d'urgence sont bons. Tout le monde apporte sa collaboration et l'on consent de nombreux efforts pour régler ce genre de problème.

Le numéro 6 porte sur l'exemption en usine, c'est là un point très intéressant. Trois choses sont ici en cause. D'abord, si l'on manutentionne des marchandises dangereuses, on a certaines obligations, si on offre de les transporter, on en a d'autres et si on les transporte, on en a encore d'autres.

Ce qui se produit dans ce cas-ci, c'est que le règlement ne s'applique pas aux marchandises qui sont à l'intérieur de l'usine; il en régit simplement le transport à l'extérieur de l'usine. Ce qui devrait se produire, c'est que toutes ces marchandises devraient tomber sous le coup de l'exemption en usine si, en fait, le gouvernement ne veut pas s'en mêler. Mais ce n'est pas le cas. La seule chose qui n'est pas couverte dans l'exemption en usine, c'est le transport. Autrement dit, si quelqu'un dans une usine manutentionne des marchandises dangereuses, et j'utilise le terme «manutentionne» dans un sens très général, il est soumis au règlement. Et cela crée toute une gamme de problèmes. Dans tout le Canada, on a des lois concernant la santé et la sécurité au travail qui sont appliquées dans les usines. On commence à se demander pourquoi il faut avoir un autre inspecteur à l'intérieur de l'usine.

Au numéro 7, on aborde les retours et les rejets. Il est ici question de rentabilité. A l'occasion, certains marchands achètent des biens et à la livraison, on estime qu'ils ne sont pas ce qu'ils devraient être. Il se peut que des flocons de soude caustique ne soient pas aussi forts qu'ils devraient l'être et soient rejetés. Et ce, pour un certain nombre de raisons. Cela peut poser un problème en ce sens qu'une personne qui ne connaît pas très bien la marchandise se trouve obligée de renvoyer le bien au manufacturier ou de se plier à toute une gamme d'exigences qu'elle ne comprend pas. Cette personne n'a pas produit les flocons de soude caustique, elle ne connaît rien dans ce domaine, sauf la façon de les utiliser pour ses besoins. En les réexpédiant, il doit suivre un processus de classification.

Nous savons que ces marchandises sont dangereuses. Il n'y a aucun doute là-dessus. Ce dont nous ne sommes pas certains, c'est si les avantages qui résultent de ce genre de situation justifient les coûts engagés pour faire réglementer ces retours et refus. Étant donné qu'il n'y a eu aucune étude des coûts-avantages concernant cette mesure législative particulière, nous ne savons pas quelle est la situation à cet égard. Nous soulevons la question, c'est tout.

[*Text*]

The same applies to Point No. 8 in respect of foreign vendors shipping into Canada. There are some statutory limitations on that. A cost-benefit study may reveal a better way of dealing with it.

Point No. 9, dealing with the certification requirements for training, is an interesting one. This deals with the requirement to certify those you have trained. One wonders about the purpose of certifying someone you have trained. What does that effectively do? Does the giving of a certificate to an individual make the situations with which that individual is dealing any safer? Or does it just make it easier for purposes of prosecution?

What are we really talking about in this legislation Are we talking about safety legislation; or are we talking about a piece of legislation that is created from the point of view of a prosecutor in getting prosecutions?

There are a lot of trip wires in this legislation, and I am not sure that they need this particular one in order to get convictions.

Our position in respect of the certification requirements is that all they do is create a paper burden, because now what has to be developed is a certificate to be handed out to people. We really wonder what the purpose of that is.

There are some other parts of that certification process that have gone by the wayside as a result of discussions that have already taken place. This seems to be just the last part of it that is hanging on, and the question is whether it is really necessary.

Point No. 10 deals with the matter of classification. I touched on this briefly in talking about the difficulties for the user as opposed to the supplier in dealing with these commodities. This is very complex. The legislation does not take into consideration whether the individual doing the classification is the same individual who manufactured the goods; rather, what the legislation takes into consideration is the shipping of the goods. On occasion, the shipper could well be a person who was not involved in the production of the goods. If I buy goods with title passing at your works, and they are dangerous goods, while those goods are on the road I am technically the owner of the goods and am, therefore, the shipper, and as such I have certain responsibilities.

We question whether it makes sense to put people in that position into a situation where they have classification responsibilities, particularly in light of the fact that the classification was supposed to be done by the manufacturer of the goods, the actual supplier of the goods.

We feel that there is a need to take a hard look at that issue, with a view to whether it is structured properly and whether it is workable.

Point No. 11 deals with waste shipments. This is an interesting problem. For the most part, those in the Province of Ontario involved in waste shipments have no problem with this. However, once you get outside the Province of Ontario, problems can develop because of the way the regulations are structured.

[*Traduction*]

La même chose s'applique au point nº 8 concernant les vendeurs étrangers qui expédient au Canada. La loi prévoit des limites à cet égard. Une étude coûts-avantages pourrait révéler une meilleure façon de procéder.

Le point nº 9, qui concerne les exigences de certification en matière de formation, est intéressant. Il est question de l'obligation de délivrer un certificat à ceux que vous avez formés. On peut se demander dans quel but. Qu'est-ce que cela donne, en fait? Est-ce que les situations auxquelles fait face le détenteur d'un certificat deviendront de ce fait moins dangereuses? Ou est-ce que cela facilite les choses pour les fins de poursuites?

De quoi est-il vraiment question dans cette mesure: vise-t-elle la sécurité ou s'agit-il d'une pièce législative créée pour faciliter des poursuites?

Il y a beaucoup d'embâcles dans cette pièce législative et je ne suis pas certain que celle-ci soit nécessaire pour obtenir des condamnations.

Nous estimons que les exigences concernant le certificat ne font qu'ajouter à la paperasse car il faudra maintenant créer ce certificat. Nous nous demandons vraiment dans quel but.

D'autres parties de ce processus de certification ont été abandonnées à la suite de discussions qui ont déjà eu lieu. Il semble qu'il s'agisse ici du dernier élément qui reste et il y a lieu de s'interroger sur son utilité réelle.

Le point nº 10 concerne la classification. J'ai parlé brièvement de la difficulté pour l'usage, par opposition au fournisseur, de savoir à qui s'en tenir au sujet de ces marchandises. C'est très complexe. La loi ne se préoccupe pas de savoir si l'individu qui effectue la classification est le fabricant des marchandises; la loi ne s'intéresse qu'à leur expédition. Il pourrait arriver que l'expéditeur n'ait rien à voir avec la production des biens. Si j'achète des marchandises qui nous sont distinctes, et qu'il s'agit de marchandises dangereuses, tant qu'elles sont sur la route, j'en suis techniquement le propriétaire et, partant, l'expéditeur, et à ce titre, j'ai certaines responsabilités.

Nous nous demandons s'il est acceptable de conférer à des gens dans cette situation des responsabilités en matière de classification, particulièrement compte tenu du fait que la classification devait être faite par le fabricant des marchandises, leur fournisseur réel.

Nous estimons qu'il faudrait examiner le système de près afin de voir s'il est bien structuré et viable.

Le point nº 11 concerne l'expédition des rebuts. C'est un problème intéressant. Dans la plupart des cas, cela ne pose aucune difficulté aux personnes qui s'occupent de l'expédition des déchets en Ontario. Toutefois, dès qu'on sort de cette province, il peut survenir des problèmes à cause de la façon dont le règlement est structuré.

[*Text*]

The regulations say that if one is shipping inside a province, that shipper can follow the shipping requirements for waste as laid down by the Ministry of the Environment in that province; but they also go on to say that, if the provincial ministry does not have a waybill system for waste shipments that operates on the same basis as the federal system, which means that parts have to go to a whole series of different people so that the waste can be tracked all the way through, the shipper has to do both. The shipper still has to comply with the federal requirement that the paper find its way to all parts of the system.

At the moment, the provinces and federal government are still haggling with each other over how the system is going to work. Environment Canada hasn't got it put to bed yet.

The situation comes down to this: Now we are imposing a burden upon manufacturers and carriers in a situation where government has not got its own act sorted out. We question whether that is a good idea, or whether that makes any sense. It seems to us that it would be better to get the matter sorted out once and for all and then apply the legislation across the board so that it operates effectively throughout Canada.

Point 12 deals with the question of employee liability. It is a real concern, particularly in unionized companies where you are faced with the facts of life, and the facts of life are that unions have the ability to demand higher wages for their employees and sometimes get higher wages based on their bargaining position. There is nothing wrong with that per se, except that we should ask the question: Are we creating additional problems here because of the way these regulations are structured? By placing liability on the individual employee, as opposed to placing it on his employer, what we are effectively doing is creating a situation of fear among those people who have an obligation to comply with the legislation.

Instead of coming to a workman and saying, "Listen, we have a new regime in town and it requires that you do this, this and this. We are going to add that to your training program. We are now going to take you through it and explain it to you so that you understand it. Here are the new forms and here is the manual so that if you have trouble you will know how to deal with it; and here is who you call if it doesn't work", we have added the burden that the person is actually liable. Therefore, you have to seriously question whether that does anything in the final analysis toward achieving safety, because the whole point of the exercise is to get people up to speed so that they act safely. I am not sure that you achieve that by going in with a sledge hammer, so to speak, against the employees, at least on the front end. Maybe you will do that down the way, after you see what your experience is. If your experience proves that you have a major problem here, then, fine, take the next step. But at least give people the opportunity to avoid that step initially and get used to this legislation without that kind of pressure being imposed.

Point No. 13, shipments to the United States, and Point 14, which deals with cost benefit analysis, tend to go together, along with what I mentioned before with respect to number 8 concerning foreign vendors. I would prefer to deal with all of that by just referring to number 14, the cost benefit analysis.

[*Traduction*]

Le règlement précise que l'expéditeur de déchets dans les limites d'une province peut se conformer aux règles d'expédition de déchets établies par le ministre de l'Environnement de la province; mais il ajoute par ailleurs que si le ministère provincial n'a pas de système de bordereau d'expédition de rebuts semblable au système fédéral, ce qui signifie que des copies doivent parvenir à plusieurs personnes différentes pour qu'on puisse suivre la trace des déchets, l'expéditeur doit se conformer aux deux systèmes. Il doit se plier à l'exigence du système fédéral selon laquelle le document doit parvenir à tous les intermédiaires.

A l'heure actuelle, les provinces et le gouvernement fédéral discutent encore de la façon dont le système doit fonctionner. L'Environnement Canada n'a pas encore résolu la question.

La situation se résume à ceci: Nous imposons des obligations aux fabricants et aux transporteurs alors que le gouvernement n'a pas encore défini sa propre loi. Nous nous demandons si c'est une bonne idée, si c'est raisonnable. Il nous semblerait préférable de régler la question une fois pour toute et d'appliquer ensuite la loi partout de façon qu'elle puisse fonctionner efficacement dans l'ensemble du Canada.

Le point nº 12 concerne la question de la responsabilité de l'employé. Cela pose un problème réel, particulièrement dans les entreprises syndiquées, qui doivent faire face à la réalité, c'est-à-dire au fait que les syndicats sont en mesure de demander des salaires plus élevés pour leurs membres et qu'ils y parviennent parfois, tout dépendant de leur pouvoir de négociation. En soi, il n'y a rien de mal à cela, sauf que nous nous posons la question suivante: Le règlement crée-t-il des problèmes supplémentaires à cause de la façon dont il est structuré? En imposant le fardeau de la responsabilité à l'employé plutôt qu'à l'employeur, nous suscitons de l'appréhension parmi les employés qui sont tenus de se conformer à la loi.

Au lieu de dire aux travailleurs: «Il existe un nouveau régime qui exige que vous fassiez ceci et cela. Il en sera question dans votre programme de formation. Nous vous en expliquerons le fonctionnement. Voici les nouvelles formules et voici le manuel, pour que vous sachiez quoi faire en cas de problèmes; et voici le nom de la personne que vous pouvez appeler en cas d'impasse». Au lieu de cela, nous leur imposons le fardeau de la responsabilité. Il faut donc se demander sérieusement si, en fin de compte, cette mesure permettra d'assurer la sécurité car le but de l'exercice est de faire en sorte que les gens agissent dans un contexte plus sûr. Je ne suis pas convaincu qu'on atteindra cet objectif en assénant un coup de masse aux employés si je peux me permettre cette expression, du moins au départ. Peut-être procéderez-vous de la sorte après avoir acquis une certaine expérience. Si votre expérience démontre qu'il y a un problème grave, dans ce cas il conviendra de passer à l'étude suivante. Mais il faudrait au moins donner aux gens la possibilité d'éviter cette écueil au départ et de s'habituer à la loi sans avoir à subir ce genre de pression.

Le numéro 13, expéditions vers les États-Unis, et le numéro 14, qui concerne l'analyse des coûts et avantages, vont ensemble, de même que ce que j'ai mentionné précédemment au sujet du numéro 8 concernant les vendeurs étrangers. Je préférerais

[*Text*]

Everyone, I think, agrees that the cost benefit analysis that was done with respect to these regulations and this legislation was horrendous. It just did not work. There was not sufficient response. It was caused by a whole series of things. I believe it was caused in part by the fact that the process was new and people did not understand it. It was difficult for people to wrap their minds around the extent of the legislation. There was a lot of controversy at the time about what was going to stay and what was going to go. Also there was an inappropriate industrial response from those who were going to bear the cost, and that is readily admitted.

What we now have is a situation where people have started to come to grips with the costs they are facing. You have already heard some of the costs that the trucking sector is going to bear. I can assure you that industry costs will be just as bad and just as extensive, and the ongoing, hidden costs that will come out of this will be very sizeable. We have to sopt and seriously consider: "Do the benefits of all of this justify the cost burden we are imposing?" In theory we are supposed to be trying to get on with the job of making the country prosperous and ensuring that people get back to work. Are we really doing it by spending money in areas such as this, where perhaps it is not necessary to spend it? Our judgment on that is: Let us have a proper cost benefit analysis, particularly now that you have a willing audience. The trucking industry obviously is willing to take part, and I can assure you that the manufacturing sector is quite prepared to take part actively to point out what costs it will actually have. I can also say that its costs are readily more identifiable now, because, in fact, it has a package it can start to work with to try to arrange some kind of implementation. So the costs are popping up all over, so to speak, and you can identify them more easily.

In some respects it would be nice to end on a really strong point. I am not sure that this is the strongest point that we could end on, but we threw it in, anyway, because it is an issue. It covers the matter of registration requirements.

By April 8, it was necessary to file a form—I cannot remember the schedule number—which indicated who you were, what dangerous goods you manufactured and dealt with, and what works you had. It was a rather fascinating document to fill out, because, effectively, if you dealt with poisonous gases, for instance, you could indicate whether you dealt with them in one way or another; or, it was a flammable solid, you could say whether you dealt with it in a package or bulk way. It did not ask for any numbers, or sizes, or the quantity. The document also requested that you list all of your plant facilities. So effectively what has happened, it seems to me from that document, is that we now have the back page of most annual reports reprinted onto a Transport Canada form and submitted to Transport Canada, with most of the boxes filled in on the other side—because the definition of what is dangerous goods is so broad that you end up filling in most of the boxes anyway. So you have to scratch your head and say, "What have I got?" And we have to file a new one every time there is a change. So

[*Traduction*]

aborder toutes ces questions en utilisant uniquement le numéro 14, l'analyse des coûts et avantages.

Je pense que tout le monde conviendra que cette analyse, effectuée relativement au règlement et à la loi, était tout à fait inadéquate. Elle n'a pas donné les résultats escomptés. Il n'y a pas eu une participation suffisante. Cela est dû à tout un ensemble de facteurs, et notamment le fait qu'il s'agissait d'un nouveau système que les gens ne le comprenaient pas. Il leur était difficile de saisir toute la portée de la loi. Il y avait alors un vif débat sur les éléments qui devaient rester et ceux qui devaient disparaître. En outre, on n'a pas obtenu la participation escomptée de ceux qui, dans l'industrie, vont assumer les coûts: cela est admis.

A l'heure actuelle, ces gens commencent à réaliser quels coûts sont en cause. Vous avez déjà pris connaissance de certains des coûts que le secteur du camionnage devra assumer. Je puis vous assurer que les coûts de l'industrie seront tout aussi lourds et les coûts constants, les coûts cachés qui en résulteront seront considérables. Il faut s'arrêter et se demander sérieusement: «Les avantages justifient-ils le fardeau des coûts que nous imposons?» En théorie, nous sommes censés travailler pour la prospérité du pays et remettre les gens au travail. Attendrons-nous cet objectif en dépensant de l'argent dans des secteurs comme celui-ci, où ce n'est peut-être pas nécessaire? Aussi, voici notre position: Effectuons d'abord une bonne analyse des coûts-avantages, surtout maintenant que nous disposons d'un auditoire attentif. L'industrie du camionnage est de toute évidence disposée à collaborer et je puis vous assurer que le secteur manufacturier participera volontiers activement pour faire savoir ce qu'il lui en coûtera. Je peux également affirmer que ses coûts sont maintenant plus faciles à évaluer car, en fait, cette industrie dispose maintenant d'un ensemble de données sur lequel elle peut travailler et procéder à une certaine application. Les coûts ressortent un peu partout et, il est plus facile de les évaluer.

En un sens, il serait bon de terminer sur un point fort. Je ne suis pas certain que ce soit l'argument le plus frappant que nous puissions trouver pour finir, mais nous l'avons soulevé de toute façon parce que cela pose un problème. Il s'agit des exigences en matière d'enregistrement.

Dès le 8 avril, nous étions tenus de remplir une formule (je ne me rappelle pas du numéro d'annexe) sur laquelle il fallait indiquer son identité, les marchandises dangereuses que l'on fabriquait et manutentionnait et le genre de travaux effectués. C'était un drôle de document à remplir car s'il s'agissait encore de gaz dangereux, par exemple, il fallait indiquer de quelle façon ils étaient traités; ou encore s'il s'agissait d'un solide inflammable, s'il était emballé ou transporté en vrac. Il ne fallait indiquer aucun chiffre, aucune dimension, aucune quantité. Le document demandait également que l'on fournisse une liste de toutes les usines. A mon avis, tout ce qu'il en est résulté, c'est que les éléments de la dernière page de la plupart des rapports annuels ont été rapportés sur une formule de Transports Canada et soumise à ce ministère, la plupart des cases étant remplies au verso car la définition d'une marchandise dangereuse est tellement vaste qu'il faut les remplir pratiquement toutes. On en est réduit à se gratter la tête et à se demander «Où en sommes-nous? Il nous faut remplir une nou-

[*Text*]

my question is: Why are we doing this? What purpose is served by it, and are we wasting our time, in terms of increased paper burden?

Those are the general remarks that I wish to make in respect of the problems. I would simply like to re-emphasize the fact that I know there is an active group of companies trying to reach a state of compliance with this, and I know they are having significant problems. I am very much aware of how worried they are about this "respect for law" issue, and the fact that they are not going to be able to respect the law in this particular case unless they are prepared to shut down—and I do not think that is the purpose of the exercise.

Senator Stollery: Thank you for the presentation. I must say that your position seems to be a little more strident than that of the truckers, who told us they are having difficulty complying by July 1, but that they might be able to comply by September 1 or certainly by the end of September. Your position raises a few questions, some of which are rather technical. You have talked about charges being laid and complying with the law—which, of course, is important. There would not be any point in having laws that could not be obeyed. There have, of course, been serious accidents with PCBs, and the whole question of dangerous chemicals and other products is a serious matter. I learned the other day, to my surprise, that at a place as close to Toronto as the Niagara Peninsula, on the American side, the water table is poisoned in the entire U.S. Niagara Peninsula. There is a responsibility on the part of the government to ensure that this does not happen in Canada. There is a serious health problem and people are very concerned about it. Are the manufacturers not aware of it?

Mr. Huxley: The manufacturers are very much aware of it. The manufacturers have been actively addressing this issue for a long time. The chemical manufacturers have probably done so more vocally than most, in the sense that the public has been made aware of the various programs that are in place. I know that with respect to other general manufacturing there is regular activity in trying to instil awareness in people and to see that programs get put in place. There are a lot of good people inside a lot of organizations who are very environmetally minded in the way they go about their activities. I know you can probably say, "Gee whiz, I still have this problem in the ground." Let us address how we got this problem that is in the ground. First, it probably goes back to the war and beyond.

Senator Stollery: No, I am referring to the fact that the Niagara Peninsula on the United States side is one of the major chemical producing areas. I am not referring to the ditch that was dug many years ago. I am referring to the fact that there are scores of containment tanks, which are still being built, that are leaking and have effectively poisoned the water table. It does not date back to the 1930s or the 1940s; it continues today.

Mr. Huxley: The point is that we are talking about the transportation of dangerous goods legislation. This transportation of dangerous goods legislation has nothing to do *per se*

[*Traduction*]

velle formule chaque fois qu'il y a un changement.» Ma question est donc la suivante: pourquoi faisons-nous cela? Quelle en est l'utilité et est-ce que l'accroissement de la paperasse nous fait perdre notre temps?

Voilà les observations générales que je voulais faire au sujet des problèmes. Je voudrais simplement rappeler qu'il y a un groupe actif d'entreprises qui tente de se conformer à ces exigences et elles éprouvent de graves problèmes. Je sais que ces entreprises se préoccupent beaucoup de respecter la loi et qu'elles s'inquiètent de ne pas pouvoir y parvenir dans ce cas précis, à moins de fermer, mais je ne pense pas que ce soit le but de l'exercice.

Le sénateur Stollery: Je vous remercie pour votre exposé. Je dois dire que votre point de vue est plus critique que celui des camionneurs qui, et nous ont avoué qu'ils auraient de la difficulté à se conformer aux exigences d'ici la fin de juin ou le 1er juillet, mais qu'ils y parviendraient d'ici le 1er septembre ou certainement d'ici la fin de septembre. Votre exposé soulève quelques questions, dont certaines sont plutôt techniques. Vous avez parlé de poursuites en justice et de respect de la loi ce qui, bien sûr, est important car à quoi servent des lois qui ne peuvent être respectées. Il y a eu de graves accidents causés par les BPC et toute la question des produits chimiques dangereux et autres produits èst une question importante. L'autre jour, j'ai été surpris d'apprendre qu'à un endroit aussi près de Toronto que la péninsule du Niagara, du côté américain, l'eau est complètement empoisonnée. Le gouvernement a la responsabilité de s'assurer que cela ne se produira pas au Canada. Cette situation pose une grave menace à la santé et les gens s'en préoccupent beaucoup. Est-ce que les manufacturiers sont au courant de cela?

M. Huxley: Les manufacturiers le savent très bien. Ils s'attaquent d'ailleurs à cette question activement depuis longtemps. Les fabricants de produits chimiques ont sans doute fait plus de publicité que tout autre groupe, en ce sens qu'ils ont informé le public des divers programmes qu'ils appliquent. Je sais que dans les autres grands secteurs de la fabrication, on tente constamment de sensibiliser les gens et de faire en sorte que des programmes de sécurité soient appliqués. Il y a beaucoup de gens consciencieux dans de nombreuses organisations qui se préoccupent des conséquences écologiques de leurs activités. Je sais que vous pouvez probablement dire que le problème des déchets enfouis dans le sol demeure. Comment cela a commencé. D'abord, il remonte probablement à l'époque de la dernière guerre, ou au-delà.

Le sénateur Stollery: Non, je fais référence au fait que la péninsule du Niagara du côté américain est l'une des principales régions productrices de produits chimiques. Je ne parle pas du fossé qui a été creusé il y a de nombreuses années. Je parle du fait qu'il existe des quantités de réservoirs de confinement, et, l'on en construit toujours aujourd'hui, ont des fuites et on en fait contaminé la nappe phaétique. Cela ne remonte pas aux années 1930 ou 1940; cela se poursuit aujourd'hui.

M. Huxley: Nous parlons de la législation sur le transport des marchandises dangereuses. C'est une question qui n'a rien à voir avec les méthodes d'élimination des déchets. A ce sujet,

[*Text*]

with proper waste disposal methods. When we talk about proper waste disposal methods, let us look at what we are facing. PCBs make a good example. There are PCBs all over the place, yet somehow our governments have not been able to come to grips with the issue, nor have our municipalites with their "not in my back yard" syndrome. Even though the techology is in place, they have not been able to come to grips with the issue of how to get rid of these chemicals. As a result, we have this problem of an ongoing pileup of chemical waste and other waste products.

Senator Stollery: Which leads us to problems with transportation and, as you have addressed in your brief, problems with how our manufacturing industry identifies its stock of harzardous materials. Is that not what you are talking about in your brief?

Mr. Huxley: Industry is identifying its stocks of harzardous materials and it is doing so pursuant to a classification system that we are not particularly arguing about. We have no arguments with the classification system *per se*. It has nine categories and the nineth category is a catch-all one. It is a well structured classification system and it will do its jobs in terms of identifying what is dangerous.

The question is how do you go about implementing that program in a way that you achieve maximum safety in the sense you get everybody up to speed and the program implemented properly. We are not saying that the program should not be implemented or that the legislation is wrong and should be revised. We are supportive of the legislative, but we are not supportive of a program that does not allow sufficient flexibility to ensure that it is workable and that it is brought in in a fashion that allows people to get the job done properly. Among our documents is a proposal for how we might do this. We are not saying that we should have a repeat performance for the next 8 or 10 years of what we have already gone throug. We talking about getting a program in place quickly, because we are aware of the political realities, which are that this legislation must be brought into force and must be implemented quickly. What we are saying is that we should get down to dealing with the real issue of workability and safety to ensure that the legislation will be effective. We are committing ourselves to taking an active part in this process.

Senator Stollery: As I understand it, you seem to be addressing rather strongly the cost side of the cost benefit analysis. You also seem to have a problem with the year, although it does not seem to be a problem with the trucking industry. I would have thought that the manufacturers would have anticipated some of these problems. Of course, cost is a factor but on the cost benefit analysis principle, the benefits have been clearly demonstrated and the quicker we have an environment in which we can all live safely the better off we will be. People are concerned about this matter and I think the manufacturers should take note of that.

Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group, Canadian Manufacturers' Association: I would like to add one clarifying remark to the cost benefit perspective. We are not suggesting that we should look at whether the whole

[*Traduction*]

examinons la situation. Les PCB en sont un bon exemple. Il y a des PCB partout, mais ni nos gouvernements ni nos municipalités n'ont réussi à résoudre le problème du stockage des déchets dont personne ne veut. La technologie existe, mais on n'a pas réussi à se débarrasser de ces produits chimiques. Ils continuent dont de s'accumuler ainsi que d'autres déchets, d'où le problème devant lequel nous nous trouvons.

Le sénateur Stollery: Ce qui cause des problèmes en matière de transport et, comme vous l'avez mentionné dans votre mémoire, des problèmes en ce qui concerne la façon dont les fabricants identifient les stocks de matières dangereuses. N'est-ce pas ce dont il est question dans votre mémoire?

M. Huxley: L'industrie identifie ses stocks de matières dangereuses selon un système de classification que nous ne contestons pas particulièrement. Nous n'avons rien à reprocher au système de classification comme tel. Il y a neuf catégories, et la neuvième est fourre-tout. C'est un système bien structuré qui permettra d'identifier les matières dangereuses.

Il faut se demander comment mettre en oeuvre ce programme de façon à obtenir le maximum de sécurité, c'est-à-dire mettre tout le monde au pas et appliquer le programme convenablement. Nous ne disons pas que le programme ne devrait pas être mis en oeuvre ni que le texte législatif est mauvais et qu'il faudrait le réviser. Nous sommes d'accord avec la législation, mais nous n'appuyons pas un programme qui n'a pas suffisamment de souplesse pour être réalisable et pour permettre aux intéressés de faire leur travail correctement. Nous avons dans nos documents une proposition à ce sujet. Nous ne disons pas qu'il faudrait que se répète au cours des huit ou dix prochaines années ce que par quoi nous sommes déjà passés. Nous voulons qu'un programme soit mis en place rapidement, parce que nous sommes conscients des réalités politiques, c'est-à-dire que cette législation doit être mise en vigueur et appliquée le plus vite possible. A notre avis, il faudrait s'attaquer aux véritables problèmes, que sont la faisabilité et la sécurité, afin de nous assurer que la législation sera efficace. Nous nous engageons à participer activement à ce processus.

Le sénateur Stollery: Si j'ai bien compris, vous vous en prenez assez vigoureusement à l'aspect coûts de l'analyse coûts-avantages. L'année semble également vous poser un problème, alors que ce n'est pas le cas de l'industrie du camionnage. J'aurais cru que les fabricants auraient prévu certains de ces problèmes. Évidemment, le coût est important, mais si l'on considère le principe de l'analyse coûts-avantages, les avantages on été clairement établis, et plus vite nous aurons un environnement dans lequel nous pourrons tous vivre en sécurité, mieux nous nous en trouverons. Les gens se préoccupent de ce problème, et je crois que les fabricants devraient en prendre note.

M. Gordon Lloyd, Directeur de la législation et du groupe technique, Association des manufacturiers canadiens: J'aimerais ajouter une précision au sujet des points de vue coûts-avantages. Nous ne suggérons pas de voir s'il y a lieu d'appli-

[*Text*]

regulatory scheme should come into place through the cost benefit analysis. We agree with you and with everyone else that we need this type of regulatory scheme. There are a number of corrective areas and we have dealt with some of these through specific points we mention in our brief, where we think the use of cost benefit analysis will assist in determining what way we should go. In point No. 7 there is the question of how we should deal with returns and rejects; in Point 8 there is the question of how we should deal with this aspect of the requirements of foreign agents, and in Point 13 we deal with the question of how the system does not allow, in several areas, shipments from the United States that comply with their regulations to come into Canada. These are the types of narrow and focused points—you might call them technical—that we think cost benefit analysis would provide a lot of assistance on in terms of which way we should go.

Senator Stollery: You seem to make your point in Point 14. Obviously there are things that could be improved and things that are wrong with the regulations. As I said, I think you are a little heavy on the cost part of the cost benefit analysis.

Senator MacDonald (Halifax): On page 2 of the CMA's Policy Position paper you say that regulations are not practical and may even detract from safety. On page 3 you say that there is no sense in proceeding when the shippers and carriers affected will clearly not be able to comply with the July 1 date. And on page 4 you say that you believe that with the problems you have identified the regulations can be solved and that this could be done through establishing a number of working groups of governments and other interested parties to review specific problems in the regulations. This morning I attended an *in Camera* briefing by the same department on revisions to the Aeronautics Act. I am referring to legislation to deal with the implementation of the recommendations of Mr. Justice Dubin's Commission on Air Safety. One hundred and ninety seven of his recommendations are being included in the legislation and more are to come once the present ones are in force. What was impressive was the fact that everybody was involved in that review; all of the pilot associations; the people involved with aerodromes; the Canadian Medical Association; all of those people were involved in thorough discussions and consultations, and their agreement was sought. There may be an odd voice out there, but generally speaking the executives of all of these associations were consulted. Are you telling me that there was nobody in the department who sat down with you or other people with your interests? Are you telling me that you weren't represented or the views that you have expressed were not reflected by someone else?

Mr. Huxley: A series of meetings took place supposedly aimed at getting at a resolution of the problem. At those sessions, both the position of the department and that of the industry were presented; there was some debate but then nothing else happened. There was not really a consultative effort—and I hate to overuse the word—in terms of trying to figure out a way to get the regulations to the point where people were content with them, where it was all really going to work.

[*Traduction*]

quer l'ensemble de la réglementation en fonction d'une telle analyse. Nous sommes d'accord avec vous et avec quiconque sur la nécessité de ce genre de réglementation. Certaines mesures correctives s'imposent, et nous en avons précisé quelques-unes dans notre mémoire où nous disons que l'analyse coûts-avantages devrait selon nous permettre de s'orienter. Au point 7, il est question de la façon dont nous devrions traiter les retours et les rejets; au point 8, de la façon dont nous devrions traiter cet aspect des exigences inexposées aux agents de l'étranger, et au point 13, nous parlons de l'interdiction imposée en plusieurs endroits à l'entrée au Canada d'expéditions qui sont conformes aux règlements américains. Ce sont là des points précis (vous pourriez les qualifier de points techniques) pour lesquels nous estimons que l'analyse coûts-avantages serait très utile pour savoir dans quel sens se diriger.

Le sénateur Stollery: J'ai l'impression que vous en parlez au point 14. Il est évident que certaines choses pourraient être améliorées et que certaines dispositions du règlement ne sont pas bonnes. Comme je l'ai déjà dit, vous insistez un peu trop à mon avis sur l'aspect coûts de l'analyse coûts-avantages.

Le sénateur MacDonald (Halifax): A la page 2 de l'énoncé de principes de l'Association des manufacturiers canadiens, vous dites que le règlement n'est pas pratique et qu'il pourrait même porter atteinte à la sécurité. A la page 3, vous dites qu'il est inutile de vouloir imposer ce règlement car il est évident que les expéditeurs transporteurs visés ne pourront s'y conformer au 1er juillet. Enfin, vous dites à la page 4 que les problèmes que vous avez relevés dans le règlement pourraient être réglés si l'on mettait sur pied un certain nombre de groupes de travail réunissant les gouvernements et les autres parties intéressées afin de les examiner. J'ai assisté ce matin à une séance à huis clos du même ministère au sujet des révisions apportées à la Loi sur l'aéronautique. Il s'agit d'un texte législatif qui vise à mettre en application les recommandations de la Commission du juge Dubbins sur la sécurité aérienne. Cent quatre-vingt-dix-sept de ses recommandations figurent dans le texte législatif, et d'autres seront formules une fois que les recommandations actuelles auront été mises à exécution. Ce qui est impressionnant, c'est que tout le monde participait à cet examen; les diverses associations de pilotes, les gens des aérodromes, l'Association médicale canadienne, tous ont participé aux discussions et aux consultations approfondies qui ont eu lieu en vue d'obtenir leur accord. Ils ne sont peut-être pas tous d'accord, mais, de façon générale, les cadres de toutes ces associations ont été consultés. Voulez-vous dire que personne du ministère ne vous a consulté, vous ou d'autres personnes qui ont les mêmes intérêts que vous? Voulez-vous dire que vous n'avez pas été représentés ou que vos points de vue n'ont été repris par personne d'autre?

M. Huxley: Il y a eu une série de réunions visant censément à régler le problème. La position du ministère y a été exposée, ainsi que celle de l'industrie; il y a eu un débat, mais rien d'autre. Il n'y a pas vraiment eu d'efforts de consultation (et je déteste abuser du terme) pour essayer de trouver un moyen d'établir un règlement qui satisfasse tous les intéressés et qui soit efficace.

[*Text*]

A good example of where it did work was in the Workplace Hazardous Materials Information System Program which was put on by Labour Canada. In that particular program, a series of working groups were put together. Each group had a specific task to look at a particular area. They had reporting requirements; they had deadlines to meet and they really went through an in-depth consultation process with a view to coming out the other end with a piece of legislation that could be recommended to Labour Canada and to the provincial labour departments for implementation in Canada. The consultation process that occurred in that particular case was basically sound. Everybody was generally happy; all of the governments now have a clear set of guidelines to follow in respect to drafting, and they can get on with it.

In this particular situation, when we have gone through all these discussions and the regulations have come out, I am still having difficulty figuring out how to draft something as basic and as central to the whole system as a shipping document—and nobody has presented one to me yet that meets the requirements; it has not come up; I have not yet seen one. When I am in that position, I have to really question what was going on at all of these meetings.

Somehow, we did not get the job done and I am not suggesting that this was strictly a Transport Canada problem or that it was strictly an industry problem; it was a common problem, and the difficulty, I suppose now, is trying to explain it to you as you look back and say: "My goodness, there have been eight years of activity on this matter. How could they possibly go through eight years and not get the problems solved.?" I say to you: We did it; we managed to go through eight years and we still do not have the problem solved. When we make these points about a proposed method of dealing with the problem, I suppose what we are saying is: Take the bad problems, the ones that seem to be the most significant for people; create working groups; impose time deadlines on them, significantly more strenuous ones than you would have under the WHMISP exercise, because of the political pressure, and get the job done.

There have been suggestions by some people that these regulations should be scrapped and we should start again. Personally, I think that would be the biggest mistake we could ever make, because effectively, then, we would have Transport Canada going back to the drawing board and starting all over again and we would be back through the same process. What I would really like to do is get into some real serious consultation in order to get the thing fixed. I would like to see working groups put together who could actually come ame up with a workable shipping document that makes sense. That is what we need.

Senator MacDonald (Halifax): Therefore, whereas Mr. Maclaren is talking about an extension of time, you are talking about hoisting the business for an indefinite period of time. You used the expression "detract from safety"?

Mr. Huxley: No, we are not talking about hoisting it; we are talking about—

[*Traduction*]

Un bon exemple d'efficacité serait le Programme du système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail, mis en place par Travail Canada. Dans le cadre de ce programme, divers groupes de travail ont été mis sur pied. Chacun était chargé d'examiner un domaine particulier et il devait faire rapport dans un certain laps de temps. La consultation a été approfondie, car on voulait arriver à une mesure législative qui puisse être recommandée à Travail Canada ainsi qu'au ministère du Travail des provinces et qui soit mise en oeuvre au Canada. La consultation a vraiment été rationnelle dans ce cas particulier. De façon générale, tout le monde a été satisfait; tous les gouvernements ont maintenant de claires directives à suivre concernant la rédaction et ils peuvent se mettre au travail.

Dans le cas qui nous préoccupe, nous avons eu toutes ces discussions et un règlement a été établi mais j'ai toujours de la difficulté à concevoir comment rédiger un texte aussi fondamental pour l'ensemble du système qu'un document d'expédition, et personne ne m'en a encore présenté un qui réponde aux exigences. Je me demande donc vraiment ce qu'on a fait à toutes ces réunions.

Je ne sais comment, mais nous n'avons pas réussi à faire faire le travail et je ne veux pas laisser entendre qu'il s'agissait strictement d'un problème de Transports Canada ou de l'industrie; c'était un problème commun, et la difficulté maintenant, c'est d'essayer de vous expliquer ce qui a pu se passer pour qu'après huit années, nous n'ayons pas réussi à faire régler les problèmes. C'est pourtant le cas. Après huit années, le problème n'est pas encore réglé. Quand nous parlons d'un moyen de régler, nous voulons dire, je suppose, qu'il faudrait que les pires problèmes soient examinés, c'est-à-dire ceux qui touchent le plus la population; il faudrait créer des groupes de travail, leur imposer des délais, encore plus stricts que dans le cas du Programme du système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail en raison des pressions politiques, les obliger à travailler.

Certains ont proposé que nous annulions ce règlement pour repartir à zéro. Personnellement, je pense que ce serait la pire erreur que nous puissions faire, car alors, Transports Canada devrait se remettre au travail et tout recommencer. Ce que j'aimerais, c'est une consultation sérieuse en vue de régler les choses. J'aimerais que soient constitués des groupes d'étude qui établiraient un document d'expédition sensé et applicable. C'est ce qu'il nous faut.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Tandis que M. Maclaren propose une extension des délais, vous proposez, vous, de suspendre les activités pour une période indéfinie. Vous avez parlé d'une atteinte à la sécurité?

M. Huxley: Nous, nous ne parlons pas de suspendre les activités; nous «. . . »

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): By "hoisting", I mean postponing it; you are not talking about someting that will take place between now and Christmas?

Mr. Huxley: I think you could. It depends on how you do it. One of the problems throughout—and it has been a problem, too, for Transport Canada—is that everything has to go back to the Department of Justice. I have never quite understood how this works, but apparently this is a necessity. I say to you, if you want to get the process over more quickly, why not get Justice involved at every step of the way? There is no problem with that. There are lots of lawyers in the country. We can do that.

Therefore, what we are really saying is that we are willing to take part in the exercise; give us an opportunity to truly take part in that exercise and we are quite prepared to have a minister who stands over us with obvious total authority to pull the plug if it is not working. That is understandable. We are prepared to do that, but let us see if we can get the thing to the point where it works.

With respect to whether we are achieving public safety, I, personally, have real concerns and I have not been shown yet that I am wrong on this. Perhaps at some time somebody will show me that I am. However, I have concerns about information overload. There comes a point in time when you do not absorb things anymore. Look at the number of labels, stickers, safety warnings and everything else that we have on things, and consider the symbols and so on and so forth. One can get into incredible situations as a result of some of the symbols that we have around. All I am saying is, are we really achieving what we want to achieve? Some basic things are required here to make the system work. Obviously, one has to know what "dangerous goods" is; you must have a name for it; you must have a product identification number. That makes sense, because then everybody can look at that number and, whether they speak English, French, German or Italian, it does not really matter; they will be able to identify that number and know what those goods are. Obviously, too, it is worthwhile to have a primary classification as to its danger, as well as a subsidiary classification. I have no problems with that.

But then we have all of these add-ons and you start to wonder what we are achieving by doing all of that. Is there not a simpler way to get on with basic safety? That is the thrust of the argument.

Senator Graham: Mr. Chairman, I want to hitchhike on something that Senator MacDonald mentioned with respect to Mr. Thibault's statement at the beginning, and that is that the regulations are not practicable and may even detract from safety. Are you thinking in terms of the short term or the long term, or both?

Mr. Huxley: I think we are talking in both long and short term—and perhaps we cannot really say long term, because obviously, if there is a major detraction from safety, something will happen; there will be an accident or something that will identify that issue and, logically, one would think that amendments would be made. However, why is it necessary to have an accident before you identify that there may be an area where

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Par «suspendre», j'entends «différer»; vous ne voulez pas dire qu'il faudrait en avoir terminé d'ici Noël?

M. Huxley: Je pense qu'on le pourrait. Tout dépend de la façon dont on procède. L'un des problèmes (et je pense que c'en est également un pour Transports Canada) c'est que tout doit retourner au ministère de la Justice. Je n'ai jamais très bien compris comment cela fonctionne, mais il semble que ce soit indispensable. Si vous voulez en avoir terminé plus rapidement, pourquoi ne pas faire participer le ministère de la justice aux diverses étapes du processus? Je n'y vois pas de problème. Il y a beaucoup d'avocats dans notre pays. Nous pouvons le faire.

Donc, nous sommes disposés à prendre part à ce travail; donnez-vous l'occasion de le faire. Nous sommes dipsosés à relever d'un ministre qui ait tout pouvoir pour arrêter les opérations si cela ne marche pas. Nous sommes prêts à cela, mais voyons si nous pouvons concevoir un système qui fonctionne.

Pour ce qui est de savoir si nous assurons la sécurité du public, j'ai personnellement des inquiétudes et personne ne m'a encore démontré que j'avais tort à ce sujet. Quelqu'un le fera peut-être à un moment donné. Mais pour l'instant, ce qui me préoccupe c'est l'excès d'information. A un moment donné, on n'absorbe plus rien. Il y a trop d'étiquettes, de vignettes autocollantes, d'avertissements et tout ce genre de choses, après quoi il faut regarder les symboles, etc.. On peut se retrouver dans des situations incroyables à cause de certains symboles qui nous entourent. Je demande simplement si nous réalisons effectivement ce que nous voulons. Il nous faut ici certains éléments de base pour faire fonctionner le système. De toute évidence, il faut savoir ce qu'est une «marchandise dangereuse»; il faut lui donner un nom, un numéro de contrôle. Cela a du sens car lorsque quelqu'un, qu'il parle anglais, français ou italien, regardera ce numéro, il saura de quelle marchandise il s'agit. Par rapport au danger que peut représenter une marchandise, il serait bon aussi d'établir une classification primaire et une classification secondaire. Je n'y vois aucune difficulté.

Mais actuellement, il y a toutes ces étiquettes et l'on se demande à quoi on veut en venir de la sorte. N'y a-t-il pas un moyen plus simple d'assurer une sécurité de base? C'est l'axe dans lequel la question doit être étudiée.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je voudrais poursuivre sur ce que le sénateur MacDonald a dit au sujet de la déclaration que M. Thibault a fait au début, à savoir que le règlement n'est pas pratique et qu'il peut même nuire à la sécurité. Pensez-vous qu'il peut nuire à la sécurité à court terme ou à long terme ou les deux?

M. Huxley: A court et à long termes. Peut-être ne devrions-nous pas dire à long terme parce qu'évidemment, si une disposition nuit beaucoup à la sécurité, un accident va immanquablement se produire; il va arriver quelque chose qui remettra la sécurité en question et, logiquement, on procèderait alors à des modifications. Cela dit, pourquoi faudrait-il attendre un accident pour dénoncer la confusion dans le règlement ou une

[*Text*]

there is confusion; an area where safety is being detracted from? It seems to me that right-minded individuals who are—

Senator Graham: So it is the confusion that is the problem in your mind?

Mr. Huxley: Yes, it is the confusion. If you can eliminate some of this confusion and can get these things to a point where they are simple—and I hate to use that word, because it is a complex issue and we are aware that there will still be some complexity to it, but at least let's eliminate some of the things that do not seem really necessary to get the job done. If it turns out down the road that you want to add those things in because you can see that something identifiable will happen if you do not, then fine, you add them, but at least start off in a more reasonable fashion.

Senator Graham: In your bulletin, you talk about the date for registration.

Mr. Huxley: Yes.

Senator Graham: That date was April 8 and you have mentioned that in your comments. I wonder what kind of compliance there was with respect to that particular deadline.

Mr. Huxley: I know that many companies called the department and indicated that they were not going to be able to comply.

Senator Graham: Did they get a sympathetic ear?

Mr. Huxley: I understand that they did get a sympathetic ear. I know that there were people who contacted the department, and there was surprise within the department to see them registering, because it was not believed that they would be caught by these regulations.

Senator Graham: In the limited discussions you had with Transport Canada—and you allude to the fact that they were very limited and not satisfactory from your point of view and certainly not satisfactory from the point of view of the Canadian Trucking Association, from earlier remarks—did you put forward these recommendations, and if so, when did you do that and what kind of response, if any, did you receive?

Mr. Huxley: That question is difficult to answer because there was a shifting scene with which we had to deal. We started off with a set of regulations and addressed those in detail. We discussed amendments to those regulations in detail. We then ended up with the package we have now, and we again addressed that. Some of these comments are going to be new or appear to be new because of the change in the regulations, but all of what we are now seeing is what we have said before. I should be careful; it is a very categorical statement to say that we have talked about every one of those, and I would be worried about making such a categorical statement. There are possibilities of new ones here because of the changed circumstances of the regulations. A good example of that would be in respect of the shipping document.

My feelings and those of the people I have worked with in terms of preparing this list have been developed as a result of taking the February 6 version of the regulations and trying to come up with a shipping document. So obviously the comments

[*Traduction*]

menace à la sécurité? Il me semble que des gens sensés qui sont . . .

Le sénateur Graham: Donc, pour vous, le problème en est un de confusion?

M. Huxley: Oui, il y a confusion. Si on peut en éliminer une partie et simplifier le règlement (j'ai horreur de dire cela parce que je sais que la question est complexe et qu'elle le sera toujours jusqu'à un certain point) mais nous pourrions au moins éliminer certaines des dispositions qui ne semblent pas réellement nécessaires à la sécurité dans les transports. Si nous nous rendons compte un jour qu'il faut ajouter des dispositions pour empêcher un accident dont on peut prévoir qu'il se produira en leur absence, alors nous les ajouterons, mais tâchons au moins de commencer par simplifier le règlement.

Le sénateur Graham: Dans votre bulletin, vous parlez de la date d'enregistrement.

M. Huxley: Oui.

Le sénateur Graham: Cette date était le 8 avril, vous l'avez dit. Je me demande dans quelle mesure ce délai a été respecté.

M. Huxley: Je sais que beaucoup de compagnies ont appelé le ministère pour lui dire qu'elles n'allaient pas pouvoir se conformer au délai.

Le sénateur Graham: Le ministère a-t-il été compréhensif?

M. Huxley: Je crois savoir que oui. Je sais que des gens ont communiqué avec le ministère et que les fonctionnaires en ont été surpris parce qu'ils ne pensaient pas que le règlement prendrait les transporteurs par surprise.

Le sénateur Graham: Dans les quelques entretiens que vous avez eus avec Transports Canada (des entretiens que vous avez trouvés très courts et qui ne vous ont pas satisfait, non plus que l'Association canadienne du camionnage, à en juger par le témoignage de ses représentants) avez-vous fait valoir ces recommandations et, dans l'affirmative, quand l'avez-vous fait et comment le ministère a-t-il réagi?

M. Huxley: Il est difficile de répondre à cette question parce que le tableau a quelque peu changé depuis le début. Nous avons commencé avec un règlement que nous avons étudié dans les détails. Nous avons discuté de modifications à ce règlement. Par la suite, on nous a donné le règlement actuel que nous avons dû étudier également. Certaines de nos observations vont paraître nouvelles parce que le règlement a été modifié, mais il n'y a rien de nouveau dans ce que nous avons dit aujourd'hui. Je devrais être prudent, car c'est faire une déclaration assez catégorique que de dire que nous avons discuté de chacun de ces sujets et je ne voudrais pas aller aussi loin. Il se peut que certaines de nos observations soient nouvelles à cause du changement survenu dans le règlement. Le bordereau d'expédition en fournit un bon exemple.

Les gens avec lesquels j'ai travaillé à dresser cette liste et moi-même en sommes venus à nos conclusions après avoir étudié la version du règlement du 6 février et essayé de trouver le bordereau d'expédition. Par conséquent, nos observations à ce sujet ne portent que sur ce bordereau.

[*Text*]

in respect of the shipping document are very specific to that document.

There is an added complexity to all of this—and I am not suggesting that we should ever try to avoid it—and that is the fact that this document has to be translated. That creates an additional burden. So, if there is something you can cut out, it would be worthwhile doing so simply because of the size of the document.

Senator Graham: What kind of response have you had to your concerns? Has Transport Canada turned a deaf ear or has it shown some understanding or sympathy to your position and the problems related to the deadline?

Mr. Huxley: As far as the deadline issue is concerned, the sympathy shown was that there will be an awareness period; the law will be enforced, but there will probably not be inspectors to enforce it in any event, because they could not be in place because of what is going on in the provinces; and, basically, if a company is trying to comply, that will be good enough.

We have problems with that because we are still faced with the fact that the law is the law. The regulations have quasi-criminal sanctions attached to them—major fines, jail and so forth. We question why a law should be brought in when it will not be enforced. As far as I am concerned, some of the problems we have in Canada relate to the fact that we put laws into place that are not enforced.

So, in respect of that issue, they are coming out with a response, and, if one feels trusting, that is a great response; if one is not particularly concerned with the rule of the law, it is a great response, too; but I do not find that satisfactory, nor does the CMA.

In respect of the other things, it seems to me that if one were charged with the task of drafting transportation legislation that was foolproof, that covered all of the bases and was structured on the basis of zero risk, one would have difficulty accepting some of the points presented by us, because what we are talking about is not zero risk; we are talking about walking across the street in traffic every day with this kind of legislation, and we are saying that one has to weigh the risk and decide how far one wants to go, how far one needs to go to achieve a level of safety.

You must remember that in this country we basically already have in place rail regulations, air regulations and ship regulations. The real area that is new is in respect of road carriers and in respect of the impact on people who handle, offer for transport, and transport. That is the new twist.

For example, if I happened to be a manufacturer and did not comply with CTC regulations in respect of the safe handling of products shipped by rail, the railway would be given an order by the CTC that it not pick up goods from me. That is how I would be dealt with. These regulations are more pervasive and cover more people—in fact, they will cover you and me in respect of our activities.

[*Traduction*]

Un autre détail complique encore les choses (ce qui ne veut pas dire que nous devrions essayer de l'éviter) et c'est le fait que ce document doit être traduit, ce qui alourdit encore le système. Par conséquent, s'il était possible de supprimer des dispositions, ce serait déjà une bonne chose rien qu'à cause de la taille du document.

Le sénateur Graham: Comment le ministère a-t-il réagi à votre intervention? A-t-il fait la sourde oreille ou s'est-il montré compréhensif ou sympathique lorsque vous lui avez parlé des problèmes créés par le délai prévu?

M. Huxley: En ce qui concerne le délai, la sympathie du ministère s'est limitée à l'assurance qu'il y aura une période de sensibilisation, que la loi sera appliquée, mais que de toute façon, il n'y aura probablement pas d'inspecteurs pour la faire appliquer à cause des événements qui ont cours dans les provinces et qu'en principe, le fait pour une compagnie de tâcher de se conformer au règlement sera amplement suffisant.

Cela nous cause des problèmes parce que nous devons compter avec le fait que la loi est la loi. Le règlement prévoit des sanctions quasi-criminelles: amendes importantes, peines d'emprisonnement et quoi encore. Nous nous demandons pourquoi on devrait créer une loi qui ne sera pas appliquée. En ce qui me concerne, certains des problèmes que nous éprouvons au Canada découlent du fait que nous adoptons des lois que nous n'appliquons pas par le suite.

Par conséquent, pour ce qui est de ce problème, le ministère propose une solution; s'il obtient de bonnes réactions, c'est donc une excellente solution, mais si les gens ne sont pas particulièrement enclins à respecter la loi, la solution est quand même excellente. Cela ne me satisfait pas du tout l'AMC.

Quant au reste, je crois que quiconque serait chargé de rédiger une loi sur les transports qui soit absolument sans faille, prévoyant tous les problèmes possibles et éliminant tous les risques, trouverait pratiquement inacceptables certains de nos arguments parce que notre objectif n'est pas d'obtenir une réglementation éliminant tous les risques; nous ne voulons pas d'un règlement qui nous empêcherait de traverser la rue à pied en pleine circulation chaque jour car à notre avis, c'est à chacun de peser les risques qu'il prend et de décider jusqu'où il veut aller ou jusqu'où il peut aller sans compromettre sa sécurité.

Il faut se souvenir qu'au Canada, nous avons déjà des règlements sur les transports ferroviaires, aériens et maritimes. En fait, le nouveau domaine, c'est celui des transports routiers et il faut maintenant voir l'impact que le règlement aura sur les transporteurs, sur les gens qui sont chargés de la manutention des marchandises et sur les camionneurs. C'est un tout autre domaine.

Par exemple, si je fabriquais un quelconque produit et que je ne me conformais pas au règlement de la CCT sur la manutention sécuritaire des produits expédiés par chemins de fer, la CCT ordonnerait aux compagnies ferroviaires de ne pas transporter mes produits. Voilà comment on règlerait le problème. Le règlement que nous avons sous les yeux est plus général et

[*Text*]

So the circumstances are such that we are talking about looking at the risk more from the point of view of saying that the purpose of the legislation is public safety, not necessarily zero-risk legislation. We are suggesting that the government can come up with something better in light of what we have to offer. We have had a reasonable record in this country in that there have not been many major disasters. We think the government can come up with something that is more workable, more practical, and still achieve the level of safety deemed to be reasonable.

I find no fault with Transport Canada, if it was instructed to create a zero-risk document. The department has done a good job. It has covered off many things, although the regulations may create some confusion. However, I don't think one has to go that far.

Senator Graham: In the list of major problems, you have mentioned that at least a year was required for implementation. When would that year begin?

Mr. Huxley: I would suggest that it could begin now. There will always be a group in society that will not comply. There will always be thieves, cut-throats, and so forth. So I think one has to realize that we will never get compliance from them. Generally, there is a significant level of awareness about this legislation now that, effectively, if it ran a year from now, we could get to a stage of implementation and have significant compliance throughout the industry.

With respect to our proposal to solve some of the problems, I personally foresee that, if this is done properly and we get a commitment from the people interested and who will take part in the groups and it is really worked at, we may work out many problems rapidly.

There is no question that there is a tremendous amount of expertise in Transport Canada. There is also a tremendous amount of industrial expertise and carrier expertise that can be brought together fruitfully to obtain solutions. The solutions could be dealt with in such a way that there was ample discussion going on so that people, as they came into a compliance mode, had an understanding of how the solution would be reached on emergency response or in respect of the shipping document. I think that that would allow them to continue down the road towards compliance.

I do not think we are at the point we were at in 1982-83, when we knew the regulations were going to go through a stage of change and it was simply a situation where we just had to sit down and wait because we did not know where we stood. At least in the process we are suggesting people will have an idea where they stand. I think all major organizations representing manufacturers, and so forth, would agree that in that case there was ample discussion and ample notification of what was to take place.

This will happen anyway. The bottom line is that we know we are going to have dangerous goods legislation in Canada.

[*Traduction*]

touche plus de gens; en fait, il nous touchera, vous et moi, dans nos activités.

Donc, dans les circonstances, nous demandons d'envisager le risque en fonction de l'objectif du projet de loi qui est la sécurité publique et pas nécessairement l'élimination de tout risque. Nous pensons que le gouvernement peut améliorer le projet de loi dans le sens de ce que nous proposons. Notre pays n'a jamais connu de catastrophes majeures. Nous pensons que le gouvernement peut présenter un projet de loi plus réalisable, plus pratique, et assurer quand même un degré de sécurité raisonnable.

Je n'ai rien à redire à l'égard de Transports Canada, si on a vraiment, demandé au ministère de produire un document qui éliminerait tous les risques. Le ministère a fait du bon travail. Il a couvert bon nombre de choses; cependant, le règlement peut créer une certaine confusion. Je ne crois pas toutefois qu'il soit nécessaire d'aller aussi loin.

Le sénateur Graham: Dans la liste des problèmes majeurs, vous avez mentionné qu'il faudrait au moins un an pour mettre le règlement en oeuvre. Quand débuterait l'année en question?

M. Huxley: Elle pourrait commencer immédiatement. Il y a toujours dans la société des gens qui ne s'y conformeront pas. Il y aura toujours des voleurs, des coupe-jarrets, etc. Il faut donc bien se rendre compte qu'on ne peut compter sur leur collaboration. De façon générale, pas mal de gens connaissent ce projet de loi maintenant, de sorte qu'il entrait en vigueur dans un an, presque toute l'industrie s'y conformerait.

En ce qui concerne les solutions que nous proposons à certains problèmes, je suis personnellement d'avis que si nous nous y prenons convenablement, si nous obtenons l'engagement des gens intéressés et si nous nous occupons sérieusement de la chose, nous résoudrons rapidement un grand nombre de problèmes.

Il ne fait pas de doute que Transports Canada compte beaucoup d'experts. On peut en dire autant de l'industrie en général et des transporteurs. S'ils travaillaient tous ensemble, ils trouveraient certainement des solutions. Ces dernières pourraient faire l'objet d'études approfondies de telle sorte que les intéressés obéiraient à la loi en comprenant quelle solution appliquer en cas d'urgence ou de problèmes liés au bordereau d'expédition, etc. Je pense que cela les inciterait davantage à adhérer au nouveau système.

Je ne pense pas que nous en soyions au même point qu'en 1982-1983, lorsque nous savions que le règlement allait subir des modifications, mais devions attendre la suite des événements pour savoir au juste sur quel pied danger. De la façon dont nous proposons de procéder, les gens sauront au moins à quoi s'en tenir. Je pense que toutes les grandes associations de fabricants et autres industriels reconnaîtraient qu'il y a eu des discussions approfondies et un préavis suffisant quand à l'entrée en vigueur de la loi.

Elle entrera en vigueur de toute manière. Nous savons que nous allons avoir au Canada une loi sur la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses.

[*Text*]

The Chairman: If there are no further questions, I should like to have a member of the committee move that the document entitled "A List of Major Problems with the Transportation of Dangerous Goods Regulations" together with the document entitled "The Canadian Manufacturers' Association—a Proposal to Remedy the Transportation of Dangerous Goods Regulations Problems", be appended to today's proceedings.

Senator Fairbairn: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

(*For text of documents, see Appendix, page 3A : 1*).

It is my pleasure to thank Mr. Thibault, Mr. Huxley and Mr. Lloyd for their presentation, which no doubt will be of great use to the committee in its study.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je désirerais qu'un membre du comité propose que les documents intitulés «Une liste des principaux problèmes causés par le Règlement du transport de marchandises dangereuses» et «Une proposition de solution pour remédier aux problèmes causés par le Règlement du transport de marchandises dangereuses» soient imprimés en annexe au procès-verbal de ce jour.

Le sénateur Fairbairn: Je le propose, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord; honorables sénateurs?

Des Voix: D'accord.

Le président: Adopté.

(*Le texte des documents figure à l'Appendice, page 3A : 1*).

Je tiens à remercier MM. Thibault, Huxley et Lloyd de leur exposé qui sera sans aucun doute d'une grande utilité au comité dans son étude.

La séance est levée.

APPENDIX "TC-3-A"

A LIST OF MAJOR PROBLEMS WITH THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS

1. The July 1, 1985 implementation date will not be met by most manufacturers and so as of that date they will be breaking the law. CMA understands this will also be true in the non-manufacturing sectors that are regulated, such as the carriers. At least a year is required for implementation. During that time major substantive problems with the regulations will also need to be resolved to make the regulations workable.

2. A total exemption for consumer commodities and limited quantities is required. The present regulations provide such a very limited and qualified exemption that it is not really an exemption at all and is of little use. If some limited number of specific substances that are consumer commodities or are in limited quantities do need to be regulated, these should be specifically listed and thereby excluded from what should otherwise be a total and comprehensive exemption. Such an approach will cleanse the regulations of a number of contradictory and complex provisions that only serve to confuse users and do not ensure adequate levels of public safety.

3. The shipping documentation requirements are unworkable and require substantial revisions that will take considerable work and time. The main problem is the inflexibility of the requirements as to how information must be conveyed, resulting in overly detailed, lengthy, difficult to read documents that will do little to achieve public safety.

4. It is claimed that the regulations are a consolidation and unification of existing regulations for air, water and rail transport with road regulation added. Yet requirements are different for different modes of transportation. A simplified approach is required for intermodal shipments. Compromises and considerable work will be required to develop a solution.

We tentatively suggest two possible approaches. One, develop truly uniform requirements covering all modes of transportation. Two (our preference), if different modes of transport are used for a shipment, you should be able to choose to use only the regulatory requirements for the most critical mode. We do not think either approach will lessen public safety and we know either approach will decrease paper burden.

5. The emergency response requirements are unrealistic and unworkable and may jeopardize voluntary arrangements that are currently working well. It will be particularly difficult for small manufacturers to comply and it is questionable whether

APPENDICE «TC-3-A»

LISTE DES PRINCIPAUX PROBLÈMES QUE SOULÈVE LE RÈGLEMENT CONCERNANT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Le Règlement concernant le transport des marchandises dangereuses entre en vigueur le 1er juillet 1985. La plupart des fabricants seront incapables d'en respecter les dispositions et contreviendront donc à la loi à partir de ce moment là. L'AMC croit savoir que les secteurs non manufacturiers réglementés, comme celui des transporteurs, se trouveront dans une situation identique. Il faut compter au moins une année pour la mise en vigueur d'un tel règlement. Et pour qu'il soit appliqué, il faudra, au cours de cette période, résoudre les principaux problèmes de fond qu'il posera afin qu'il soit applicable.

2. Les biens de consommation et les marchandises en quantité limitée devraient être exceptés. Sous leur forme actuelle, les exceptions prévues par le Règlement sont si limitées et conditionnelles qu'on ne peut pas en réalité parler d'exceptions, et que ces dispositions sont, à toutes fins pratiques, inutiles. Si un nombre limité de substances considérées comme des biens de consommation ou en quantité limitée n'ont pas besoin d'être réglementées, la liste devrait en être dressée et ces substances devraient être exclues de ce qui autrement devrait être une exception totale et générale. On débarrasserait ainsi le Règlement d'une foule de dispositions complexes et contradictoires qui sont déroutantes pour les usagers et qui ne garantissent pas une protection adéquate du public.

3. Les exigences en matière de documents d'expédition sont inapplicables et doivent être revisées de fond en comble, ce qui exigera beaucoup de travail et de temps. Le principal problème est celui de la rigueur des dispositions relatives à la communication des informations: il faudra pour les respecter, produire des documents détaillés, longs et difficiles à lire qui sont de peu d'utilité pour assurer la sécurité publique.

4. On prétend que le Règlement est une codification de règlements existants concernant les transports aérien, maritime et ferroviaire, et qu'on n'a fait qu'ajouter des dispositions sur le transport routier. On oublie que chaque mode de transport a des exigences propres. Il faudrait donc trouver une formule plus simple pour les expéditions intermodales. La solution de ce problème est une tâche énorme qui exigera des compromis.

Il y a, à notre avis, deux façons de procéder. On pourrait, premièrement soumettre tous les modes de transport à des exigences vraiment uniformes. Deuxièmement (et c'est la solution que nous préférons), dans le cas où différents modes de transports sont utilisés pour expédier une marchandise, il devrait être permis de se soumettre uniquement aux exigences règlementaires touchant le mode de transport le plus critique. Ni l'une ni l'autre de ces solutions à notre avis, ne compromet la sécurité publique, et nous savons que l'une et l'autre diminuera la paperasse.

5. Les dispositions relatives à l'intervention d'urgence sont irréalistes et inapplicables, et pourraient compromettre les arrangements volontaires qui fonctionnent bien en ce moment. Les petits manufacturiers en particulier auront de la difficulté

public safety will be enhanced by provincial occupational health and safety legislation.

6. A better in-plant exemption is required so the legislation starts and stops at the loading and unloading dock and leaves in-plant activity to be regulated by provincial occupational health and safety legislation.

7. Returns and rejects that are shipped back to the supplier need to be treated differently and much less onerously than shipping products that you sell. Cost/benefit considerations require this. Considerable work will be required to develop a solution.

8. Requirements that foreign vendors shipping into Canada must have Canadian agents may facilitate enforcement, but we believe the resulting increased costs and the associated inteference with commercial relations will far outweigh any benefits and will not result in any higher standard of public safety.

9. Certification requirements for training should be eliminated. They are another example of supposed benefits (i.e. easier enforcement) being outweighed by the cost of paper burden.

10. Classification, particularly for products not listed in the schedules, is a very complicated procedure particularly for smaller companies. As a minimum, worrying about classification should only be an obligation of the supplier. To achieve this, restricting classification obligations to shippers only will not work as the shipper can be either the purchaser or the supplier depending on their contractual arrangements as to when title passes. (A purchaser fits the definition of a shipper if he buys goods from a supplier FOB the supplier's works, which means that he takes title at that point before actual carriage of the goods begins.)

11. Waste shipments that do not cross provincial boundaries should not be covered by the regulations until federal and provincial governments all formally agree on a uniform format for waste manifests that would have three parts; one for the consignor, one for the carrier and one for the consignee. To do otherwise creates increased paper burden on those in provinces that do not have a three-part system.

12. Provisions creating liability for employees may assist in enforcement of the regulations, but will create significant labour relations problems and we doubt the benefits justify the costs. At least at this initial stage, liability should rest on the employer alone until it is shown that another approach is needed for public safety.

13. Shipments from the United States complying with the U.S. equivalent to Transportation of Dangerous Goods Regulations should be totally exempted from the Canadian TDG regulations. Qualifications to such an exemption that are presently provided in the regulations should be eliminated unless the benefits the qualifications achieve are shown to outweigh the costs they will impose.

à s'y conformer, et il est douteux que la sécurité publique y gagne malgré une hausse des dépenses.

6. Les exceptions doivent être élargis pour que la loi s'applique ou cesse de s'appliquer au quai de chargement et de déchargement, laissant à la législation provinciale en matière de santé et de sécurité au travail le soin de réglementer les activités en usine.

7. Les marchandises renvoyées aux fournisseurs ou rejetées doivent être traitées de façon différente et beaucoup moins coûteuse que les produits expédiés pour être vendus. Des considérations de coûts/bénéfices justifient cette demande. La mise au point d'une solution exigera beaucoup de travail.

8. En exigeant des fournisseurs étrangers qui expédient des marchandises au Canada qu'ils aient des agents sur place on facilitera peut-être l'application de la loi, mais cet avantage sera loin de compenser la hausse des coûts et le dérangement des relations commerciales qui en résultera, et les normes de sécurité publiques n'en seront pas plus élevées.

9. La certification exigée en matière de formation devrait être supprimée. C'est là un autre exemple d'avantages prétendus (à savoir une application plus aisée) qui ne contrebalancent pas le coût de la paperasserie.

10. La classification, surtout celle des produits ne figurant pas dans les Annexes, est un processus très compliqué notamment pour les PME. A tout le moins, le fournisseur devrait être le seul à être obligé de s'occuper de classification. Et ce n'est pas en obligeant uniquement les expéditeurs à s'occuper de classification qu'on atteindra cet objectif, puisque l'expéditeur peut être ou bien l'acheteur ou bien le fournisseur, selon les ententes contractuelles relatives au transfert du droit de propriété. (Un acheteur est dit être un expéditeur s'il achète des biens de fournisseurs franco à bord de l'ouvrage du fournisseur, ce qui signifie qu'il acquiert le titre de propriété du bien à ce moment-là avant le transport comme tel des marchandises).

11. Le transport de déchets dans les limites d'une seule province ne devrait pas être visé par le Règlement, tant que les gouvernements fédéral et provinciaux n'aient tous convenus d'exiger des manifestes normalisés pour les déchets comportant trois parties: une pour l'expéditeur, une pour le transporteur et la troisième pour le destinataire. Toute autre méthode ne fait qu'alourdir la paperasserie dans les provinces qui n'ont pas de manifestes en trois parties.

12. Les dispositions créant une responsabilité pour les employés faciliteront peut-être l'application du Règlement, mais provoqueront d'importants problèmes de relations de travail, et nous doutons que les avantages en justifient le coût. A ce stade initial au moins la responsabilité devrait revenir au seul employeur jusqu'à ce qu'il ait été montré qu'il faut procéder autrement pour assurer la sécurité publique.

13. Les marchandises qui arrivent des États-Unis et qui sont conformes à la loi américaine correspondant au Règlement canadien sur le transport des marchandises dangereuses devraient être totalement exemptées dudit règlement. Les conditions actuelles, auxquelles cette exception est accordée devraient être supprimées du Règlement à moins qu'on ne puisse montrer que les avantages ainsi obtenus contrebalancent réellement les coûts entraînés.

14. A satisfactory cost/benefit analysis of the regulations is required. This will need to address many of the above listed major problems and technical problems as well (e.g. the mandatory use of retroflective placards). The WHMIS Cost/Benefit Analysis should be used as a model, particularly for: the size of the sample, real cooperation with industry to obtain a high response rate and meaningful results and the need for the analysis to be undertaken by someone who is independent of the government department sponsoring the regulations.

15. The registration requirements are not of any value as they do nothing to improve public safety. These only increase paper burden and should be eliminated.

Note: This list of major problems with the Transportation of Dangerous Goods Regulations is as of April 12, 1985 and can be expected to be expanded as more problems are brought to CMA's attention by CMA members as they become more familiar with the regulations and attempt to apply them to their operations.

14. Le Règlement devrait faire l'objet d'une analyse coûts/bénéfices satisfaisante. Il faudra pour ce faire se pencher sur plusieurs des grands problèmes énumérés ci-dessus et sur certains problèmes techniques aussi (par exemple celui de l'utilisation obligatoire de pancartes rétro-réfléchissantes). L'analyse coûts/bénéfices WHMIS devrait servir de modèle, notamment en ce qui concerne la taille de l'échantillon, la coopération réelle de l'industrie permettant d'obtenir un taux de réponse élevé et des résultats significatifs, et la nécessité de confier cette analyse à quelqu'un qui ne soit pas lié au ministère gouvernemental proposant le Règlement.

15. Les exigences en matière d'enregistrement sont inutiles puisqu'elles en améliorent en rien la sécurité publique. Elles ne font qu'accroître la paperasserie et devront être éliminées.

N.B.: Cette liste des principaux problèmes que pose le Règlement concernant le transport des marchandises dangereuses a été dressée le 12 avril 1985. Il faut donc s'attendre qu'elle s'allonge pour tenir compte des autres problèmes qui seront portés à l'attention de l'AMC par ses membres au fur et à mesure qu'ils se familiariseront avec le Règlement et chercheront à l'appliquer à leurs opérations.

APPENDIX "TC-3-B"

THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION A PROPOSAL TO REMEDY THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS PROBLEMS

1. Establish a number of working groups to review specific problem areas of the regulations that will require some work to correct (e.g. shipping documentation, emergency response plans, consumer and limited quantities), members of which are to be drawn from those affected by the particular issue being addressed by the working group.

2. Set firm time limits on the working groups to complete the consultation and develop remedial recommendations. The compliance date for the regulations could be set for a fixed number of months after the completion of working group activity.

3. The basic approach should be to maintain, as much as possible, the basic form of the present regulations with emphasis on deletion of those regulatory requirements found to be unnecessary. This would minimize redrafting so as to reduce delay in implementation.

4. The Transport Canada Dangerous Goods Directorate would need to take p art actively in the process and approach changing the present regulatory requirements with an open mind. Clear direction from the Minister of Transport would likely be required.

5. Involve the Justice department in all working group activity to reduce the time delays for Justice approval and regulation drafting.

6. Publicize working group activity to those most affected by the regulations so as to ensure clear understanding of the time limitations and the necessity for intensive consultation so as to finalize the regulatory package within time limits proposed.

7. Until finalization of working group activity and final decision by the Minister of Transport on implementation of recommendations of the working groups, postpone implementation of existing regulations, but continue public awareness efforts as to basic structure of the regulations with particular emphasis on classification requirements.

EXAMPLE OF A PROPOSED WORKING GROUP

Working Group—Documentation

Purpose: To review present regulatory requirements for the shipping document (SD) with a view to finalizing the requirements of the SD that will achieve maximum benefits in terms of safety while still being cost effective and workable.

Participants (those most affected by SD requirements):

APPENDICE «TC-3-B»

L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS PROPOSITION DE SOLUTION POUR REMÉDIER AUX PROBLÈMES CAUSÉS PAR LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Mettre sur pied des groupes de travail pour examiner les modifications à apporter à certains points du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (par exemple, document d'expédition, interventions d'urgence, biens de consommation et quantités limitées); chacun de ces groupes serait formé de représentants des parties touchées par la question étudiée par ce groupe de travail.

2. Fixer un échéancier afin que les groupes de travail puissent consulter tous les intéressés et formuler des recommandations en vue de remédier aux problèmes. Le règlement pourrait entrer en vigueur à une date déterminée d'avance, soit quelques mois après la fin de l'étude des groupes de travail.

3. L'optique générale devrait être de conserver, autant que possible, le libellé du règlement actuel en ayant bien soin de supprimer les exigences réglementaires jugées inutiles. Cela aurait pour effet de faciliter la rédaction du règlement et de réduire le délais de mise en application.

4. La direction générale du Transport des marchandises dangereuses de Transports Canada devrait participer activement à l'étude et examiner les modifications à apporter au règlement actuel avec un esprit ouvert. Le ministre des Transports devrait émettre des directives précises à cet égard.

5. Faire participer les représentants du ministère de la Justice à toutes les activités des groupes de travail pour réduire les délais nécessaires à l'approbation du ministère de la Justice et à la rédaction du règlement.

6. Communiquer les résultats des travaux du groupe de travail aux parties les plus touchées par le règlement pour faire en sorte qu'elles soient bien conscientes de l'urgence de la situation et de la nécessité de procéder à des consultations intensives afin que le nouveau règlement soit disponible dans les délais prévus.

7. D'ici à ce que les groupes de travail aient terminé leurs travaux et que le ministre des Transports ait pu prendre une décision concernant la mise en application des recommandations des groupes de travail, retarder l'application du règlement actuel, mais continuer de sensibiliser la populations sur les principes du règlement, en insistant surtout sur la nécessité de classer les matières dangereuses.

GROUPE DE TRAVAIL TYPE

Groupe de travail—Document d'expédition

Mandat: Réviser les dispositions du règlement actuel portant sur le docuemtn d'expédition (DE) afin de déterminer les éléments qu'il devrait contenir pour satisfaire aux exigences de la sécurité sans toutefois faire appel à des méthodes coûteuses ou impraticables.

Membres: (les parties les plus susceptibles d'être visées par les dispositions sur le document d'expédition):

1. Emergency response personnel, e.g., Association of Fire Chiefs representative (there is probably no need for special modes such as marine and air to be represented as these modes have systems in place at present).

2. Trucking representative (required to carry SD).

3. Manufacturing representative (required to produce SD).

4. Systems representative (required as shipping documentation could be computerized and rules must be compatible with such activity. A representative from a larger manufacturer (chemical or oil company) could provide this expertise).

5. TDG Directorate representative responsible for present SD format.

6. Justice Department representative (required so that results of consultation could be quickly approved as to legislative approach).

Reporting Requirement: To Minister of Transport and Director General, Dangerous Goods.

Time Limits: Preliminary reports to be presented monthly with final report to be provided by the deadline. The Minister of Transport to take whatever action he views as necessary in order to ensure proper consultation and that time limits are met.

Other Requirements: Minister of Transport will have to ensure the Transport Canada Dangerous Goods Directorate participates and co-operates fully with the working group.

Participants will be required to approach the task with clear understanding that time limits will be adhered to where possible. Participants shall seek concurrence in the conclusions of the working group from other associations so as to achieve as wide a consensus as possible on working group conclusions.

All participants will have to apply sufficient energy to the project to complete the task within the time limits.

Final decision on implementation of the recommendation of the working groups rests with the Minister of Transport and the government.

1. Les personnes intéressées par le plan d'interventions d'urgence, par exemple: un représentant de l'Association des chefs de pompiers (il n'est probablement pas nécessaire de faire appel à des représentants du transport maritime ou aérien, car ces secteurs ont déjà des systèmes actuellement).

2. Un représentant de l'industrie du camionnage (le porteur du document).

3. Un représentant du secteur de l'industrie (qui doit produire le document).

4. Un représentant du secteur de la programmation informatique (le règlement devrait tenir compte des exigences de l'informatique car il pourrait arriver que le dossier soit compilé sur ordinateur. Un programmeur de la grande industrie (chimique ou pétrolière) pourrait convenir).

5. Un représentant de la direction générale du Transport des marchandises dangereuses (qui pourrait fournir des renseignements sur le DE actuel.

6. Un représentant du ministère de la Justice (afin que les recommandations issues de la consultation puissent être formulées dans un langage juridique et approuvées rapidement par le ministre de la Justice).

Rapport: Au ministre des transports et au Directeur général—Transport des marchandises dangereuses.

Délais: Les groupes de travail devraient présenter des rapports d'étape chaque mois et soumettre un rapport final pour la date prévue dans l'échéancier. Le ministre des Transports devrait prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que tous les intéressés ont été consultés et que les délais sont respectés.

Autres exigences: Le ministre des Transports devra veiller à ce que la direction générale du Transport des marchandises dangereuses participe et collabore pleinement aux travaux des groupes de travail.

Les participants devront entreprendre cette tâche en étant bien conscients que les délais seront respectés dans la mesure du possible. Les participants devront inviter les autres associations à souscrire aux conclusions de leur groupe de travail afin que le consensus soit le plus large possible.

Les participants ne devront ménager aucun effort afin de pouvoir s'acquitter de leur mandat dans les délais prévus.

La décision finale sur l'application des recommandations des groupes de travail relève du ministre du Transport et du gouvernement.

Book Tariff
Tarif des livres

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

WITNESSES:

TÉMOINS:

Tuesday, May 14, 1985

Le mardi 14 mai 1985

Fourth Proceedings on:

Quatrième fascicule concernant:

The subject matter of Bill C-18, intituled: "An Act to amend the Transportation of Dangerous Commodities Act and to make consequential amendments to other Acts", as contained in the Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

L'objet du bill C-18, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et des textes législatifs connexes», tel que contenu dans le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Canadian Trucking Association:

Mr. A. K. Maclaren, Executive Director;

Mr. Louis-Paul Tardif, Assistant Executive Director;

Mr. John Kulczycki, Director of Research.

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. G. L. Thibault, President;

Mr. T. Huxley, Legal Counsel;

Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group.

De l'Association canadienne du camionnage:

M. A. K. Maclaren, directeur exécutif;

M. Louis-Paul Tardif, directeur exécutif adjoint;

M. John Kulczycki, directeur de la recherche.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. G. L. Thibault, président;

M. T. Huxley, conseiller juridique;

M. Gordon Lloyd, directeur de la législation et du groupe technique.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 14, 1985

Issue No. 4

Fourth Proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 14 mai 1985

Fascicule nº 4

Quatrième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (or Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald (*Cap-Breton*)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (ou Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald (*Cap-Breton*)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cap-Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*):

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 MAI 1985
(5)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit, aujourd'hui à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Fairbairn, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins: De C.P. Rail: MM. J. P. Kelsall, vice-président, opération et entretien et E. Gemmell, administrateur des services aux marchandises dangereuses. *De «Air Transport Association of Canada»:* M. G. E. Lindsay, vice-président pour les affaires gouvernementales.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

Le président présente les témoins.

M. J. P. Kelsall fait une présentation et, avec M. Gemmell, répond aux questions.

M. Lindsay fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Fairbairn propose:

> Que le Comité invite les témoins suivants: L'Association canadienne du camionnage; l'Assocation des manufacturieres canadiens; *Air Transport Association of Canada*; le Canadien pacifique Rail; *Shipping Federation of Canada*; Le Canadien national; *Dominion Marine Association*; l'Association canadienne des chefs de pompier; l'Association canadienne des chefs de police; *Consumers Association of Canada* et la Fédération canadienne des municipalités.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 21 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 14, 1985
(5)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m., the *Chairman*, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Fairbairn, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Research Assistant.

Also in attendance: The Official Reporters of the Senate.

Witnesses: From C.P. Rail: Mr. J. P. Kelsall, Vice President, Operation and Maintenance and Mr. E. Gemmell, Manager, Dangerous Commodities. *From the Air Transport Association of Canada:* Mr. G. E. Lindsay, Vice President, Government Affairs.

Pursuant to its Order of Reference dated February 14, 1985, the Committee continued its examination of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147 dated January 17, 1985, or any other matter relating thereto.

The Chairman introduced the witnesses.

Mr. J. P. Kelsall made a presentation and answered questions together with Mr. Gemmell.

Mr. Lindsay made a presentation and answered questions.

The Honourable Senator Fairbairn moved:

> That the Committee invite the following witnesses to appear: The Canadian Trucking Association; the Canadian Manufacturers' Association; the *cAir Transport Association of Canada*; Canadian Pacific Rail; the *Shipping Federation of Canada*; Canadian National; *Dominion Marine Association*; the Canadian Association of Fire Chiefs Inc; the Canadian Association of Chiefs of Police; the *Consumers Association of Canada* and the Federation of Canadian Municipalities.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

At 9:35 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 14, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8.00 p.m. for the purpose of inquiring into the subject matter of 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: Honourable senators, the witnesses for this evening are Mr. J. P. Kelsall, Vice President, Operation and Maintenance of CP Rail. With him is Mr. E. Gemmell, Manager of Dangerous Commodities. From the Air Transport Association of Canada we have Mr. G. E. Lindsay, Vice President, Government Affairs. Mr. Kelsall has some opening remarks to make.

Mr. J. P. Kelsall, Vice President, Operation and Maintenance, CP Rail: Thank you, Mr. Chairman. We indeed welcome the opportunity to be here this evening to discuss with you the implications of the Transportation of Dangerous Goods Regulations.

In general, it is gratifying to know that the overall objective of the act and these regulations is to promote the safe transportation of dangerous goods by all modes through the application of uniform safety standards to all aspects of handling and transporting.

Safety is and always has been a prime concern at CP Rail. In 1984, CP Rail had the lowest train accidents rate of all major Class 1 railways in North America. Our objective is to ensure that we stay on top by constantly implementing new techniques and technology aimed at preventing accidents.

Although dangerous goods comprise just over 6 per cent of our traffic, major precautions have been taken to ensure that the handling of this traffic is as safe as possible. These include inspections before trains enter populated areas of 10,000 people or more, reduced train speeds, special marshalling, train inspections, installation of 268 hot box detectors to date at a cost in excess of $30 million, improved tank car standards, roller bearings, improved track conditions and radio communications.

During the past two years we have trained more than 8,500 employees in documentation and handling of dangerous goods. To improve our emergency response capability, we have established 12 specialized rapid-deployment teams across the railway system from Saint John through to Vancouver equipped with vehicles to respond to derailments involving chemicals and other dangerous goods.

As I mentioned, it is gratifying to see a set of regulations which have universal application. CP Rail is making every

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 14 mai 1985

[*Traduction*]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures afin d'examiner la teneur du Règlement sur le transport des produits dangereux, pris en vertu du décret P.C. 1985-147, en date du 17 janvier 1985.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nos témoins ce soir sont: du Canadien Pacifique, M. J.P. Kelsall, vice-président, Opérations et entretien, et M. E. Gemmell, directeur, Marchandises dangereuses, et de l'Air Transport Association of Canada, M. G.E. Lindsay, vice-président, Affaires gouvernementales. M. Kelsall a des remarques préliminaires à nous faire.

M. J. P. Kelsall, vice-président, Opérations et entretien, Canadien Pacifique: Monsieur le président. Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous ce soir pour discuter des conséquences du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

De façon générale, nous notons avec plaisir que la Loi et le présent Règlement ont pour but de favoriser le transport sécuritaire des marchandises dangereuses, quel que soit le moyen de transport utilisé, grâce à l'application de critères de sécurité uniformes pour tous les aspects de la manutention et du transport.

Au Canadien Pacifique, la sécurité a toujours été et continue d'être une préoccupation primordiale. En 1984, la société avait le taux d'accident ferroviaire le moins élevé de toutes les grandes compagnies de chemins de fer de classe 1 en Amérique du Nord. Notre objectif est de faire en sorte de maintenir cette supériorité en adoptant constamment de nouvelles techniques destinées à prévenir les accidents.

Bien que les marchandises dangereuses ne constituent que 6 p. 100 de notre trafic global, nous avons pris d'importantes précautions afin que leur manutention se fasse de la façon la plus sécuritaire possible. Mentionnons notamment les inspections effectuées aux points d'entrée des agglomérations de 10 000 habitants ou plus, des vitesses réduites, un triage spécial, l'inspection des wagons, l'installation de 268 détecteurs de boîtes chaudes, pour un coût de plus de 30 millions de dollars, l'amélioration des normes relatives aux wagons-citernes, des roulements à galets, des voies ferrées et des télécommunications.

Depuis deux ans, nous avons donné des cours sur la documentation et la manutention des marchandises dangereuses à plus de 8 500 employés. Afin d'améliorer notre capacité de réponse en cas d'urgence, nous avons mis sur pied douze équipes spécialisées à déploiement rapide, réparties en divers points du réseau, depuis Saint-Jean jusqu'à Vancouver, et dotées de véhicules leur permettant d'intervenir lors du déraillement d'un train transportant des produits chimiques ou d'autres marchandises dangereuses.

Comme je l'ai mentionné, nous nous réjouissons de ce qu'il existe un Règlement d'application universelle. Le Canadien

[*Text*]

effort to comply with the changes which are to take effect July 1. Training requirements will involve approximately 8,500 employees.

Specific concerns relating to these regulations have been filed with both the Minister of Transport and the Advisory Group on the Transportation of Dangerous Goods. We are pleased to see that some of these concerns are being addressed through the proposed publication of approximately 117 amendments to the regulations. Despite these, however, there are still some aspects of the regulations that are of significant concern to us. Specifically, these deal with the effective date of the regulations and the implications relating to the lack of reciprocity with similar U.S. requirements. I will be pleased to go into more detail during the course of this discussion.

The Chairman: Are there any questions?

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Kelsall, you mentioned CP Rail. Does that include those companies that own motor vehicle companies as well?

Mr. Kelsall: No, this is strictly the railroad.

Senator Macdonald (Cape Breton): You mentioned the low accident rate you had, which is commendable. Did any of Those accidents involve the transportation of dangerous goods?

Mr. Kelsall: The FRA specifications for and including a reportable incident is any incident which takes place on the main line or yard which involves a cost in excess of $4,700 U.S. in 1985. It has been up due to inflation. That has to be translated into Canadian dollars. Certainly, in terms of our accidents, in 1984 there were dangerous commodities involved but there was no major conflagration. You can have fender benders which can involve a cost level such as that.

Senator Macdonald (Cape Breton): There have not been any accidents similar to the recent one involving transformers?

Mr. Kelsall: Are you referring to the incident which involved a truck at Kenora leaking PCBs on the highway?

Senator Macdonald (Cape Breton): Yes.

Senator Turner: Mr. Kelsall, how many hot box detectors have failed to register hot boxes to date when they went by the hot box detector in the past two years?

Mr. Kelsall: According to the records I have available, we have had one which failed to detect and that was due to a failure in one of the electronic mechanisms, and the expected life has now been shortened and those components have been changed.

Senator Turner: Therefore, you are saying that it is possible for a mechanical device to fail.

Mr. Kelsall: What I am saying is this, senator: We have had one fail. In the event of a failure of a hot box detector in a dangerous commodities situation, we are required by RTC regulations to have hot box detectors at locations where the popula-

[*Traduction*]

Pacifique fait tous les efforts possibles pour se conformer aux nouvelles dispositions qui doivent entrer en vigueur le 1er juillet. À cette fin, la société devra former environ 8 500 employés.

Nous avons fait part au ministre des Transports et au Groupe consultatif sur le transport des marchandises dangereuses de nos doléances en ce qui concerne le Règlement en question. Nous sommes heureux de voir qu'on a tenu compte de certaines d'entre elles dans les quelque 117 amendements qui doivent être publiés. Certains aspects du Règlement continuent néanmoins à nous causer de graves inquiétudes. Il s'agit notamment de la date d'entrée en vigueur des dispositons du Règlement et du fait qu'il n'existe pas de règles analogues aux États-Unis. Je me ferai un plaisir de vous fournir plus de détails au fil de la discussion.

Le président: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): M. Kelsall, vous avez parlé du Canadien Pacifique. Parlez-vous également au nom des compagnies de Transport routier?

M. Kelsall: Non, mes propos concernent uniquement les chemins de fer.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous avez fait état de votre taux d'accident peu élevé, et je vous en félicite. Parmi les accidents survenus, y en a-t-il qui intéressaient des marchandises dangereuses?

M. Kelsall: D'après les règlements établis par l'Administrateur des chemins de fer aux États-Unis, il faut signaler tout accident qui se produit sur la ligne principale ou dans la gare de triage et qui entraîne des coûts supérieurs à un certain montant, soit 4 700 $ U.S. en 1985. Ce montant, qui a augmenté en raison de l'inflation, doit être converti en dollars canadiens. Certains des accidents survenus en 1984 intéressaient effectivement des marchandises dangereuses, mais aucun ne pouvait être qualifié d'accident majeur. Il n'est pas rare que des accrochages d'automobiles entraînent des frais supérieurs à ce chiffre.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Il n'y a pas eu d'accident semblable à celui, récent, des transformateurs?

M. Kelsall: Voulez-vous parler du camion qui a déversé des pbc sur la grand-route près de Kenora?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Oui.

Le sénateur Turner: Monsieur Kelsall, combien de fois est-il arrivé que des boîtes chaudes n'ont pas été repérées par les détecteurs prévus à cette fin au cours des deux dernières années?

M. Kelsall: D'après les données dont je dispose, c'est arrivé une fois et cela était dû au fait qu'un des mécanismes électroniques était défectueux. Nous avons depuis réduit la durée de service prévue et changé les pièces en question.

Le sénateur Turner: Vous admettez donc qu'il est possible qu'un dispositif mécanique tombe en panne?

M. Kelsall: Ce que je dis, sénateur, c'est qu'un d'entre eux est tombé en panne. D'après les règlements établis par le CTCF, nous sommes tenus d'installer d'ici à 1987 des détecteurs de boîtes chaudes sur toutes les voies ferrées situées dans

[*Text*]

tion numbers 10,000 and up by the year 1987. If one of those hot box detectors fails, the crew is required to stop the train and carry out a standing mechanical inspection. Such a failure could be due to vandalism but, as I said, the failures are very rare.

Senator Turner: What happens when you take the caboose off and the conductor is up at the head end? What is going to happen then?

Mr. Kelsall: We will run a far more efficient and just as safe operation.

Senator Turner: It is still possible, because you just admitted that one hot box detector failed, to have a wreck down the line in two or three years?

Mr. Kelsall: I have had burn-offs on cars one car ahead of the caboose.

Senator Turner: That is a fact?

Mr. Kelsall: That is a fact. What we have to look at is the probability of that taking place in relation to the fact that there can be, just to CP Rail alone, an annual saving in excess of $28 million a year. As far as we are concerned, senator, we can take the cabooses off and run just as safely without them as we did before. South of the border there are over 2,200 trains a day now running safely without cabooses.

Senator Turner: It is also possible that when you walk by a car, when you are inspecting the train at a stopover point, you can go by a hot box and never notice the smell.

Mr. Kelsall: That is why we are putting in the electronic devices because there is such a thing as human failure.

Senator Turner: At run-through points are carmen and inspectors stationed at both sides of the moving train?

Mr. Kelsall: No, they are not and they are not required.

Senator Turner: Is that not what happened at Mississauga when there was only one carman inspecting the train when it went through London, Ontario?

Mr. Kelsall: At the Mississauga derailment, let me just tell you this—

Senator Turner: It was inspected by one man on the north side, so I am informed.

Mr. Kelsall: It was inspected at Chatham by a certified car inspector and the problem was that the car had an improper repair done on it at Sarnia and that car was handed to us at the interchange. We inspected it according to the AAR mechanical specifications. The car could not operate safely from Chatham through to Mississauga where we had the derailment.

All I am saying, sir, is that we performed a proper mechanical inspection. The crew did the running inspections. The fact

[*Traduction*]

des agglomérations de 10 000 habitants et plus, et si un de ces détecteurs venait à avoir une défaillance, l'équipage est tenu d'arrêter le train et d'effectuer sur place une inspection mécanique. Cette panne pourrait être due à un acte de vandalisme par exemple, mais comme je l'ai dit, cela arrive très rarement.

Le sénateur Turner: Que se passera-t-il quand vous aurez éliminé le fourgon de queue et que le chef de train se trouvera dans le wagon de tête?

M. Kelsall: Nos opérations seront bien plus efficaces et tout aussi sécuritaires.

Le sénateur Turner: Il est néanmoins possible, puisque vous tenez d'admettre qu'un de vos détecteurs de boîtes chaudes est tombé en panne, qu'un accident se produise d'ici deux ou trois ans?

M. Kelsall: J'ai déjà eu connaissance de surchauffes dans le wagon juste avant le fourgon de queue.

Le sénateur Turner: Vraiment?

M. Kelsall: Vraiment. Il faut donc considérer cette possibilité à la lumière du fait que le Canadien Pacifique pourrait à lui seul réaliser des économies annuelles de plus de 28 millions de dollars. Quant à nous, sénateur, nous sommes persuadés que nous pouvons éliminer les fourgons de queue et continuer à fonctionner aussi efficacement qu'auparavent. Chez nos voisins du sud, il y a chaque jour 2 200 trains qui roulent en toute sécurité sans fougon de queue.

Le sénateur Turner: Il est également possible qu'en inspectant un train à un point d'arrêt, on passe à côté d'un wagon sans même remarquer l'odeur qui se dégage de la boîte chaude.

M. Kelsall: C'est justement pour cette raison que nous installons des dispositifs électroniques, car il faut bien reconnaître que l'homme est faillible.

Le sénateur Turner: Dans les gares de passage, postez-vous des wagonniers et des inspecteurs de chaque côté des trains qui passent?

M. Kelsall: Non, nous n'en postons pas et nous ne sommes pas tenus de le faire.

Le sénateur Turner: L'accident qui s'est produit à Mississauga ne peut-il pas être attribué au fait qu'il n'y avait qu'un seul wagonnier pour inspecter le train quand il est passé à London, en Ontario?

M. Kelsall: En ce qui concerne le déraillement de Mississauga, permettez-moi de vous dire que . . .

Le sénateur Turner: D'après ce qu'on m'a dit, le train aurait été inspecté par un seul homme, qui se trouvait du côté nord.

M. Kelsall: Le train a été inspecté à Chatham par un inspecteur de wagons dûment qualifié, et le problème venait du fait que le wagon en cause avait été mal réparé à Sarnia et nous avait été remis en cet état au point d'échange. Après qu'il nous a été remis, nous l'avons inspecté conformément aux spécifications mécaniques de l'Association des chemins de fer américains. Le wagon ne pouvait rouler sans risque d'accident de Chatham jusqu'à Mississauga, où le déraillement s'est produit.

Tout ce que je vous dis, sénateur, c'est que nous avons effectué une inspection mécanique en bonne et due forme. L'équi-

[*Text*]

of the matter is: It was not our car, and I do not think we should be throwing the baby out with the bath water.

Senator Turner: There was one carman on duty when it went over the Quebec Street crossing at London. That carman was on the north side. Where was the carman on the south side? One man can inspect only one side of the train at one time.

Mr. Kelsall: At London there is no requirement for a carman to perform a mechanical inspection on a train when it is operating through on a run-through basis.

Senator Turner: Why was one carman stationed at one side of the train if it is not required?

Mr. Kelsall: He is not required now in view of the technology and the agreements.

Senator Turner: I am talking about before that. There was only one carman, and perhaps that is one of the reasons the defect was not noticed.

Mr. Kelsall: On which side of the train was he standing?

Senator Turner: I think it was the north side.

Mr. Kelsall: Which side did the derailment take place?

Senator Turner: I do not know, but it is possible that it happened on the south side. One man can inspect only one side of the train when it is moving.

Mr. Kelsall: Now we have a number of hot-box detectors between Chatham and Mississauga and right into our Toronto yard. We also have hot-box detectors at every metropolitan centre at the gateway inspection points.

Senator Turner: But it is possible that hot-box detectors can fail. You have to admit that they have failed.

Mr. Kelsall: I have heard of one.

Senator Turner: It is still one.

Mr. Kelsall: We have now determined the part that had the problem, and it is changed now at an earlier interval.

Senator Turner: I can tell you from experience of 42 years in the CNR and in talking to the boys back home that many times hot-box detectors do not detect hot boxes. You must admit that it is possible for them to fail.

Mr. Kelsall: All I am saying is that our CP system is different from the system of the other railroads. We have a remote read-out which is located right beside the track, and we are converting all of those hot-box detectors to voice transmissions so that voices can be transmitted by radio. If there is no transmission, then we stop the train and carry out a full standing mechanical inspection.

Senator Turner: It is also possible when you are going through rock cuts up north that radios will cut out.

[*Traduction*]

page a fait les inspections nécessaires à la bonne marche du train. Le fait est que ce n'était pas notre wagon, et je ne pense pas que nous devions jeter le bébé avec l'eau du bain.

Le sénateur Turner: Il y avait seulement un wagonnier de service quand le train est arrivé au passage à niveau de la rue Québec, à London, et il se trouvait du côté nord. Où était le wagonnier qui aurait dû être du côté sud? Un homme ne peut à lui seul inspecter qu'un côté du train à la fois.

M. Kelsall: À London, nous ne sommes nullement obligés de faire faire une inspection mécanique par un wagonnier pour un train qui est seulement de passage.

Le sénateur Turner: Alors, pourquoi un wagonnier était-il posté d'un côté du train?

M. Kelsall: Cette obligation n'existe pas à l'heure actuelle en raison des progrès de la technologie et des ententes que nous avons conclues.

Le sénateur Turner: Mais auparavant? Il y avait seulement un wagonnier, et c'est peut-être une des raisons pour lesquelles le problème n'a pas été remarqué.

M. Kelsall: De quel côté du train se tenait-il?

Le sénateur Turner: Je crois qu'il était du côté nord.

M. Kelsall: De quel côté le déraillement s'est-il produit?

Le sénateur Turner: Je ne sais pas, mais il est possible qu'il se soit produit du côté sud. Un homme ne peut inspecter à lui seul qu'un côté d'un train en mouvement.

M. Kelsall: Nous avons maintenant plusieurs détecteurs de boîtes chaudes entre Chatham et Mississauga, et ce, jusque dans la gare de triage de Toronto. Nous en avons également aux points d'entrée de tous les centres métropolitains.

Le sénateur Turner: Mais ces détecteurs peuvent avoir une défaillance. Vous devez avouer que c'est déjà arrivé.

M. Kelsall: À ma connaissance, c'est arrivé une fois.

Le sénateur Turner: C'est néanmoins arrivé.

M. Kelsall: Nous savons maintenant quelle était la pièce défectueuse, et nous la changeons dorénavant à intervalles plus rapprochés.

Le sénateur Turner: Je puis vous assurer, d'après mes 42 années d'expérience au Canadien National et d'après ce qu'en disent les types de mon comté, qu'il arrive souvent que les boîtes chaudes ne soient pas détectées. Vous devez reconnaître que les détecteurs de boîtes chaudes ne sont pas infaillibles.

M. Kelsall: Tout ce que je dis, c'est que le système que nous utilisons au Canadien Pacifique est différent de ceux des autres compagnies ferroviaires. Nous avons un dispositif de lecture à distance situé juste à côté de la voie ferrée, et nous sommes en train d'adapter à tous les détecteurs de boîtes chaudes un système de radiotéléphonie, de façon à pouvoir arrêter le train dès que la communication cesse, et d'effectuer une inspection mécanique complète.

Le sénateur Turner: Il se peut également que la comunication soit interrompue quand vous passez dans les corridors taillés à même le roc dans les régions nordiques.

[*Text*]

Mr. Kelsall: I used to be superintendent of our Schreiber division and I know the situation very well. We have installed more radio towers to provide full coverage.

Senator Turner: But you do admit that these are electrical and mechanical devices and it is possible for them to fail.

Mr. Kelsall: It is more likely that the man will fail than it is that the electronic mechanisms will fail.

Senator Turner: That is your opinion.

Mr. Kelsall: I have been on the railroad for 31 years.

Senator Fairbairn: Mr. Kelsall, I just want to ask you a couple of questions about the training of employees to comply with these regulations when they come into effect. You mentioned in your statement that you had been training 8,500 employees during the past two years. On what basis was the training done, given that the regulations have been published just recently?

Mr. Kelsall: They were trained on the basis of the regulations promulgated by the Canadian Transport Commission. We take the employees off the job and give them a four-hour training session using audio-visual on-the-ground training where they are taken through, for instance, such things as placarding, documentation, and emergency response forms which will accompany a train, and they are taken through the regulations respecting the speed of trains in metropolitan areas. They are taken through all of the things that an engineman, a conductor and a trainman should know. They were trained in that.

Then there are refresher courses which are carried out every three years. With the new regulations coming on stream, we want to do the training well and thoroughly. Between now and July 1 we have 8,500 running-train employees to train.

Senator Fairbairn: Are these the same people who had the previous training?

Mr. Kelsall: Yes, but, at the same time, there are new requirements. We also have about 2,500 officers, supervisors and clerical staff to train. We have somewhere in the range of 11,000 people to train. As I say, we want to do it well and thoroughly because this is one area where safety is of the utmost importance. We want our people to be informed.

We have discussed this with the minister and with the National Advisory Council and we have expressed our concerns.

Senator Fairbairn: Is one of those concerns the timing, that is, the date of July 1?

Mr. Kelsall: Yes, one is the timing; and another very practical matter is that, if we have to train, say, a block of 8,500 employees in a two-month period, then every three years we have to train 8,500 employees in a two-month period because

[*Traduction*]

M. Kelsall: J'ai été surintendant de notre division Schreiber, et je suis parfaitement au courant de la situation. Nous avons augmenté le nombre de nos tours radio afin d'assurer une transmission ininterrompue.

Le sénateur Turner: Vous devez tout de même admettre qu'il s'agit de dispositifs électriques et mécaniques, susceptibles de pannes.

M. Kelsall: Nous avons plus de chances d'être confrontés à une erreur humaine qu'à une défectuosité de ces mécanismes électroniques.

Le sénateur Turner: C'est votre opinion.

M. Kelsall: J'ai 31 années d'expérience des chemins de fer.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur Kelsall, je veux simplement vous poser quelques questions au sujet de la formation que vous entendez donner à vos employés afin de pouvoir vous conformer au Règlement quand il entrera en vigueur. Vous avez dit, dans votre exposé, que vous avez donné des cours à 8 500 de vos employés au cours des deux dernières années. En quoi consistait cette formation, étant donné que le Règlement vient tout juste d'être publié?

M. Kelsall: Elle se fondait sur les règlements promulgués par la Commission canadienne des transports. Nous donnons à nos employés une séance de formation de quatre heures, dispensée sur les lieux à l'aide de matériel audio-visuel. Nous leur expliquons la marche à suivre en ce qui concerne par exemple, l'affichage, la documentation et les formulaires détaillant les mesures d'intervention d'urgence ainsi que les règlements concernant la vitesse de déplacement des trains dans les centres métropolitains. Nous leur expliquons tout ce qu'ils doivent connaître en tant que mécaniciens, chefs de train ou cheminots. Voilà en quoi consiste la formation que nous dispensons.

Nous leur donnons également des cours de recyclage tous les trois ans. En prévision de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, nous tenons à leur donner une formation aussi complète que possible. D'ici au 1er juillet, nous avons 8 500 agents de conduite à former.

Le sénateur Fairbairn: S'agit-il des mêmes personnes qui ont suivi la formation dont nous venons de parler?

M. Kelsall: Oui, mais il nous faut également former environ 2 500 agents, surveillants et employés de soutien. Nous avons donc quelque 11 000 employés à former au total. Je le répète, nous tenons à leur donner une formation aussi complète que possible, puisqu'il s'agit d'un domaine où la sécurité est d'une importance primordiale. Nous voulons que nos employés soient bien renseignés.

Nous avons abordé la question avec le ministre et avec les membres du Conseil consultatif national, et nous leur avons fait part de nos inquiétudes.

Le sénateur Fairbairn: L'échéancier, c'est-à-dire le fait que la date d'entrée en vigueur soit fixée au 1er juillet, est-il au nombre de vos préoccupations?

M. Kelsall: L'échéancier est effectivement une de nos préoccupations et, sur le plan strictement pratique, nous nous inquiétons également du fait que, si nous avons à former, disons, un groupe de 8 500 employés en l'espace de deux mois,

[*Text*]

of the three-year requirement. We would like some spreading out, although certainly not too much of that. The fact of the matter is that, with the assignment of officers to train, obviously you cannot train everyone in the same room because we operate from coast to coast. We are guaranteeing that we will do it and we will do it well, but we are asking for some leniency in terms of time.

Senator Fairbairn: Are you confident that the training requirements or retraining requirements to meet the deadline of July 1 will be done by CP Rail? I ask that only because previous witnesses have indicated that they would find that date impossible.

Mr. Kelsall: That is basically what I am saying because, in order to train, we have to receive the 117 amendments. Are they going to be accepted or not? What are they going to say? Those have to be adopted in our training programs. We are actually in a kind of a tough situation. We have to get the amendments. We have to know what they are. We then have to design the training program. Although the basics are in place, we are not going to be able to train right across the country. It is important that the men and women on the ground know exactly what they have to do in language that they can understand.

As I say, we are progressing in the development of the training, but we cannot put it to bed until we know exactly what the final regulatory requirements are.

Senator Fairbairn: When are you anticipating that those will be available?

Mr. Kelsall: Perhaps Mr. Gemmel could answer that.

Mr. E. Gemmell, Manager, Dangerous Commodities, CP Rail: That is a difficult question to answer because it is not in our hands. We would like them to be available at the same time as the regulations take effect, that is, on July 1.

Of course, included with that is the rewrite of the Canadian Transport Commission regulations governing the transportation of dangerous commodities by rail. Of course, we are not privileged to know, in any detail, what is going to be in that rewrite. It is reasonable to assume that there will be some requirements in addition to the ones that we know already exist in the CTC regulations, which will enhance those. We are not privileged to know what those are. It is really a Catch-22 situation.

Senator Fairbairn: Am I correct in thinking that, in your minds, July 1 does not signify the end of something, but it is more of a beginning?

Mr. Kelsall: It is the beginning of the new regulations. We have to have something concrete because this involves a large expense, as you can well imagine. All the employees have to be paid for that period of time as well as being taken off their jobs and replaced. This involves several millions of dollars. We do not want to have to do it twice.

[*Traduction*]

nous allons devoir recommencer tous les trois ans pour être sûrs de les tenir au courant. Nous aimerions disposer d'un peu plus de temps, mais sans exagérer quand même. Nous avons des agents chargés d'assurer cette formation, et il va sans dire que nous ne pouvons former tout le monde dans la même salle, puisque nos employés sont répartis dans toutes les régions du pays. Nous nous engageons à le faire et à bien le faire, mais nous demandons une certaine marge de manoeuvre.

Le sénateur Fairbairn: Croyez-vous que le Canadien Pacifique réussira à assurer la formation ou le recyclage voulus d'ici au 1er juillet? Si je vous pose la question, c'est parce que certains témoins nous ont déjà indiqué qu'ils ne pourraient respecter cette échéance.

M. Kelsall: Je suis du même avis, car nous devons recevoir les 117 amendements si nous voulons former nos employés. Ces amendements vont-ils être acceptés ou non? Quel sera leur contenu? Ils doivent faire partie de nos programmes de formation. En réalité, nous nous trouvons dans une situation difficile. Il faut que nous sachions quels sont ces amendements. Nous pourrons ensuite élaborer le programme de formation. Bien que les bases soient jetées, nous ne pourrons pas dispenser cette formation à l'échelle nationale. Il est important que les travailleurs et les travailleuses sur le terrain sachent exactement ce qu'ils ont à faire, dans un langage qu'ils peuvent comprendre.

Comme je le disais, nous poursuivons l'élaboration du programme de formation, mais nous ne pourrons le parachever tant que nous ne connaîtrons pas les dispositions finales.

Le sénateur Fairbairn: Quand pensez-vous recevoir le nouveau règlement?

M. Kelsall: M. Gemmell pourrait peut-être répondre à cette question.

M. E. Gemmell, directeur, Marchandises dangereuses, CP Rail: Il est difficile de le dire, parce que cela ne dépend pas de nous. Nous aimerions l'avoir en main à la date de son entrée en vigueur, c'est-à-dire le 1er juillet.

J'inclus dans cela la nouvelle version du règlement de la Commission canadienne des transports qui régit le transport par train des marchandises dangereuses. Évidemment, nous ne sommes pas placés pour connaître les détails de cette nouvelle version. Il est raisonnable de supposer que d'autres exigences viendront s'ajouter à celles que contient déjà le règlement de la CCT. Nous ne savons pas en quoi elles consisteront. C'est un cercle vicieux.

Le sénateur Fairbairn: Dans votre esprit, la date de 1er juillet ne marque pas la fin de quelque chose, mais ressemble davantage à un commencement. Est-ce exact?

M. Kelsall: C'est la date d'entrée en vigueur du nouveau règlement. Il faut que nous ayons quelque chose en main, car il s'agit d'une dépense importante, comme vous vous en doutez bien. Tous les employés qui seront formés devront être rémunérés et remplacés par d'autres pendant la période de formation. C'est un programme qui coûtera plusieurs millions de dollars. Nous ne voulons pas avoir à le faire deux fois.

[*Text*]

Senator Fairbairn: On July 1, when these materials are moving across the country, are you confident that your employees will be meeting the regulations?

Mr. Kelsall: Yes, apart from the amendments. The railway industry has been involved in the regulation of dangerous goods, marshalling requirements and placarding for years. This is not new to us. We are used to being regulated in the field of dangerous commodities.

Senator Fairbairn: I should like to discuss your comments about the difficulty with U.S. requirements, but I will yield to another senator, if necessary.

The Chairman: Please go ahead.

Senator Fairbairn: Perhaps you could expand on the statement in your final paragraph about the lack of reciprocity.

Mr. Kelsall: We have been assured that the matter of reciprocity with the United States is being dealt with by Transport Canada and by the U.S. Department of Transport. Certainly right now rail traffic does enjoy virtual complete reciprocity, with the major exception being the requirement for an emergency response form for shipments of dangerous commodities coming into Canada. As a result of the new regulations, we have a problem with the classification of poison gases. Canada regulates some of these gases as poison gases, whereas the United States regulates the same gases as non-flammable gases. Th U.S. can and does accept Canadian shipments, but Canada will not accept U.S. shipments unless they are duly marked—in other words, both markings.

That is one problem. Another problem relates to the requirement for retroreflective placarding of cars. Retroreflective placards will be required in Canada for most types of dangerous goods. U.S. regulations do not require that type of placard surface.

These placards are getting quite expensive. And then, of course, there is the whole matter of contingency planning, which Mr. Gemmell can talk about.

Given the volume of traffic that we are moving back and forth and the competitive situation that we face, we believe that anything that restricts the current movement of traffic has to be fixed. We do not want to be operating trains across the border with ConRail or Burlington Northern and find that we have to stop the train to change placards, or change documents, or to develop documents. We do not want to be faced with the situation of having to switch a car out so that we can telephone the U.S. shipper and request the required documentation.

The major roads, both in the United States and Canada, are going to be initiating work with the Customs people to move to computerization. We do most of our business now by way of computers. Yet we continue to go through this paper process in respect of Customs documentation. Certainly in terms of reciprocity, the process has to be such that the traffic between the

[*Traduction*]

Le sénateur Fairbairn: Le 1er juillet, lorsque ces marchandises seront transportées dans tout le pays, croyez-vous que vos employés satisferont aux exigences du règlement?

M. Kelsall: Oui, sauf en ce qui concerne les amendements. Depuis des années, l'industrie du transport ferroviaire est régie par des dispositions sur le transport des marchandises dangereuses, sur le triage et sur l'installation de plaques. Il n'y a rien de nouveau pour nous. Nous avons l'habitude d'être assujettis à des règlements dans le domaine des marchandises dangereuses.

Le sénateur Fairbairn: J'aimerais que vous nous parliez un peu plus longuement de la question des exigences américaines, mais je vais céder la parole à un autre sénateur, s'il le faut.

Le président: Veuillez poursuivre.

Le sénateur Fairbairn: Pourriez-vous être plus explicite au sujet de la déclaration que vous avez faite dans votre dernier paragraphe sur l'absence de réciprocité.

M. Kelsall: Nous avons obtenu l'assurance que Transports Canada et le département américain des Transports étudient actuellement la question de réciprocité. À l'heure actuelle, le trafic ferroviaire s'effectue sur une base de réciprocité quasi complète, sauf en ce qui concerne le formulaire d'intervention d'urgence qui doit accompagner les expéditions de marchandises dangereuses qui entrent au Canada. Lorsque le nouveau règlement entrera en vigueur, nous aurons un problème avec la classification des gaz toxiques. En effet, les mêmes gaz sont considérés comme des gaz toxiques par le Canada et comme des gaz ininflammables par les États-Unis. Ces derniers accepteront les expéditions canadiennes, mais le Canada ne pourra accepter les expéditions américaines, à moins qu'elles ne soient dûment identifiées. En d'autres termes, elles devront porter les deux mentions.

C'est un problème. Il y a également la question des plaques catadioptriques qui devront être installées sur les wagons qui transporteront la plupart des marchandises dangereuses au Canada. Aux États-Unis, l'installation de ces plaques n'est pas obligatoire.

Ces plaques coûtent très cher. Il y a aussi toute la question de la planification en cas d'urgence, dont M. Gemmell pourra vous parler.

Étant donné le volume de marchandises que nous transportons et la concurrence à laquelle nous nous heurtons, nous estimons qu'il faut supprimer tout ce qui ralentit le trafic actuel. Nous ne voulons pas exploiter des trains transfrontières avec ConRail ou Burlington Northern, et nous apercevoir qu'il faut les immobiliser pour changer les plaques, ou préparer ou modifier des documents. Nous voulons éviter de devoir mettre un wagon sur une voie de service, pour téléphoner ensuite à l'expéditeur américain et lui demander les documents nécessaires.

Tant aux États-Unis qu'au Canada, des travaux seront entrepris sous peu en collaboration avec les autorités douanières, en vue de l'informatisation des formalités. À l'heure actuelle, presque toutes nos opérations commerciales sont faites par ordinateur. Cependant, pour ce qui est des formalités douanières, nous sommes encore obligés de présenter des docu-

[*Text*]

two countries moves currently, without lost car days and switching costs being incurred.

Senator Fairbairn: And mistakes.

Mr. Kelsall: And mistakes, yes. That is one area of sensitivity as far as we are concerned. It is an area that is being addressed, we are told. What we are saying is that, as of July 1, it may be necessary to switch cars out; placards may have to be changed; documentation may have to be adjusted.

Senator MacDonald (Halifax): I should like to follow up on a question put by Senator Fairbairn.

I have the impression from previous witnesses that while the intent of this legislation has been known for some time, a number of the carriers were of the view that there was little merit in preparing themselves for it until the final regulations were known. You seem to give the impression that there has been an equity in the training that you have been doing for the last number of years.

Mr. Kelsall: We have been subject to the Canadian Transport Commission regulations respecting dangerous commodities for some years now. We are used to those regulations; our people are used to them. The requirements are known to us. Our people are trained to deal with them. Some other modes have not enjoyed the same degree of regulation as the railways have.

Senator MacDonald (Halifax): Are you saying that this is unique to rail traffic?

Mr. Kelsall: Yes. The problem, therefore, is much larger in the trucking industry than it is in the rail industry.

Senator MacDonald (Halifax): That was to be my next question. You would have more sympathy with your trucking division, then, in terms of that division getting used to these regulations?

Mr. Kelsall: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): Is CP Rail a member of the Canadian Manufacturers Association?

Mr. Kelsall: We certainly communicate with the Canadian Manufacturers Association. I am not certain that we are a member. I will certainly find out and let you know.

Senator MacDonald (Halifax): Are you aware of the brief of the Canadian Manufacturers Association to this committee?

Mr. Kelsall: No, I am not. The Canadian Manufacturers Association is represented on the National Advisory Council on Dangerous Commodities, of which I am also a member. That is a council that has just recently been formed by the Minister of Transport, Mr. Mazankowski.

Senator MacDonald (Halifax): You have said that 6 per cent of your traffic involves the transportation of dangerous goods. Does that mean all dangerous goods, as defined?

Mr. Kelsall: All dangerous goods as defined, yes.

[*Traduction*]

ments sur support papier. En termes de réciprocité, il est évident que le processus doit être tel que le trafic entre les deux pays s'effectue sans entrave, sans que soient perdus des wagons-jours et engagés des frais d'aiguillage.

Le sénateur Fairbairn: Et sans qu'il y ait d'erreur.

M. Kelsall: Vous avez raison. C'est une question très délicate en ce qui nous concerne. Nous avons appris qu'elle était à l'étude. À compter du 1er juillet, il faudra peut-être aiguiller des wagons sur des voies de garage, changer des plaques, modifier des documents.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'aimerais revenir à une question posée par le sénateur Fairbairn.

J'ai entendu d'autres témoins, et j'ai l'impression qu'un certain nombre de transporteurs estiment qu'il ne vaut pas la peine de se préparer en vue de l'entrée en vigueur du nouveau règlement tant que son contenu ne sera pas connu, même s'ils savent depuis un certain temps déjà à quoi s'attendre. Vous semblez donner l'impression que la formation que vous dispensez depuis plusieurs années représente déjà un investissement.

M. Kelsall: Nous nous conformons au règlement sur le transport des marchandises dangereuses de la Commission canadienne des transports depuis plusieurs années déjà. Nous connaissons ce règlement, nos employés aussi. Ils sont formés pour en respecter les dispositions. Certains autres moyens de transport ne sont pas assujettis au même degré de réglementation que les sociétés ferroviaires.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Voulez-vous dire que cela est propre au transport ferroviaire?

M. Kelsall: Oui. Le problème est donc beaucoup plus aigu dans l'industrie du camionnage qu'il ne l'est dans l'industrie du transport ferroviaire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'était ma prochaine question. Seriez-vous mieux djsposé envers la division du camionnage de CP si elle s'habituait à ce règelement?

M. Kelsall: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): CP Rail fait-il partie de l'Association des manufacturiers canadiens?

M. Kelsall: Nous sommes certes en contact avec l'Association, mais je ne suis pas sûr que nous en soyons membre. Je me renseignerai à ce sujet.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Avez-vous pris connaissance du mémoire que l'Association a présenté au Comité?

M. Kelsall: Non. L'Association des manufacturiers canadiens est représentée au sein du Conseil consultatif national des marchandises dangereuses, dont je suis membre. Ce conseil vient d'être formé par le ministre des Transports, M. Mazankowski.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez dit que 6p. 100 des marchandises que vous transportez sont des marchandises dangereuses. Est-ce que cela comprend toutes les marchandises dangereuses définies comme telles?

M. Kelsall: Oui.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): So, liquor, or perfume or whatever else it might be?

Mr. Kelsall: In total, yes. In total, it represents about 105,000 carloads a year on CP Rail.

Senator MacDonald (Halifax): Your presentation has been quite a reasonable one. The presentation of the Canadian Manufacturers Association was really quite a scary presentation.

Senator Fairbairn will correct me, but I think they offered three alternatives to compliance—-

Senator Fairbairn: That was the Canadian Truckers Association.

Senator MacDonald (Halifax): Was it the Canadian Truckers Association? In any event, the alternatives offered were (1) contravention of the regulations; (2) refusal to carry; and (3) operating with improperly trained personnel. It was really quite an ultimatum with which we were presented.

Mr. Kelsall: We have to interface with all of the shippers, and if some get exemptions and others don't, we would have difficulty in terms of training our people. In other words, if we go to this customer to pull his car, is that customer exempt or is he in compliance? With 8,500 employees out there switching and moving trains, the introduction of exemptions will create problems.

I certainly concede the importance of having an effective date; however, I think there is going to have to be some understanding in terms of the implementation and the training, and actually getting the paper flow working as it is supposed to and the plans in place.

In terms of emergency response, we already have our vehicles. We have already sent our people to Texas A & M. They are already trained. We have the equipment out across the road. That is nothing new to us. But to the people who are just getting into the regulatory side of this, I can appreciate that it will be a major problem.

Senator MacDonald (Halifax): It was not surprising that the Canadian Truckers Association could not readily bring to mind the percentage of traffic that was involved in the transportation of dangerous goods. We would not have expected them to quote any figure offhand. Would you assume that it would be considerably higher than yours?

Mr. Kelsall: I simply do not have a feel for it.

The Chairman: Mr. Kelsall, as has already been mentioned by Senator MacDonald (Halifax), the CMA, in its evidence before the committee, recommended that the deadline, now set for July 6 be postponed to the end of the year. On the other hand, the Canadian Truckers Association would be satisfied with a postponement to September 1, 1985. You are not making any such recommendation?

Mr. Kelsall: Mr. Gemmell will respond to that.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Spiritueux, parfums et ainsi de suite?

M. Kelsall: Oui. Au total, ces marchandises représentent environ 105 000 wagons de CP Rail par an.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Votre exposé est tout à fait raisonnable. Celui de l'Association des manufacturiers canadiens donnait le frisson.

Le sénateur Fairbairn me corrigera si je me trompe, mais je crois que cette dernière proposait trois solutions de rechange à la conformité —

Le sénateur Fairbairn: Il s'agissait de l'Association canadienne du camionage.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vraiment? Quoi qu'il en soit, les solutions de rechange proposées étaient les suivantes: 1) violation du règlement, 2) refus de transporter des marchandises et 3) poursuite des activités avec un personnel insuffisamment formé. C'est un véritable ultimatum qu'elle nous a adressé.

M. Kelsall: Nous devons collaborer avec tous les expéditeurs. Si certains obtiennent des exemptions et d'autres non, nous éprouverions certaines difficultés au chapitre de la formation de nos employés. Autrement dit, si un client nous demande de tirer son wagon, qui nous dira s'il est exempté de l'application du règlement ou s'il doit s'y conformer? Nous avons 8 500 employés qui travaillent sur le terrain, et l'introduction d'exemptions créera des problèmes.

J'admets qu'il est important de prévoir une date d'entrée en vigueur. J'estime toutefois qu'il faudra s'entendre sur la mise en oeuvre et la formation, et sur la bonne marche des choses en ce qui concerne les documents et la planification.

Pour ce qui est de l'intervention d'urgence, nous possédons déjà des véhicules. Nous avons envoyé des employés au Texas, où la société A & M leur a donné une formation. L'équipement est prêt à servir. Il n'y a rien de nouveau pour nous. Mais pour ceux qui commencent à peine à s'engager dans la voie de la réglementation, je comprends fort bien les difficultés qu'il devront surmonter.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il n'est pas surprenant que l'Association canadienne du camionnage n'ait pu nous donner le pourcentage des marchandises dangereuses qui sont transportées par camion. Nous ne nous attendions pas à ce qu'elle nous donne un chiffre à l'improviste. Croyez-vous que ce pourcentage est de beaucoup supérieur à celui que vous avez cité?

M. Kelsall: Je n'en ai pas la moindre idée.

Le président: M. Kelsall, comme le sénateur MacDonald (Halifax) l'a déjà mentionné, l'Association des manufacturiers canadiens a recommandé, lorsqu'elle a comparu devant le Comité, que l'échéance, qui avait été fixée au 6 juillet, soit reportée à la fin de l'année. Par contre, la date du 1er septembre conviendrait à l'Association canadienne du camionnage. Vous ne faites aucune recommandation en ce sens?

M. Kelsall: M. Gemmell va vous répondre.

[*Text*]

Mr. Gemmell: Given the variances possible in implementation with various modes or various groups, it creates a problem for anybody who says that, on July 1, they will be ready to go with their people. Faced with all of these exceptions, it would be very difficult and very confusing for those who are trained to know what to expect or not to expect from those areas that are exempt. There is a lot of intermodal relationship with rail and truck, and certainly we would run into problems in that regard.

The Chairman: At the outset of your remarks you mentioned that you had already trained 8,500 of your employees under the CTC regulations.

Mr. Kelsall: That is correct, sir.

The Chairman: Have you done something under the new regulations?

Mr. Kelsall: No. We have not yet started. We are getting our training material together. We are waiting for the results of the amendments. Of course, this is our major area of concern, that before we go charging out to tell 8,500 people and 2,500 supervisors and clerical staff what to do, we want to make sure that we have everything cast in stone. Then, of course, there is the physical matter of getting the employees into the training centres, and physically doing it. So there will be great difficulty in terms of meeting the July 1 requirements under the new regulations.

Currently we are operating under the present CTC regulations. So that would be continued.

The Chairman: Do some of these dangerous goods have to be stored in your freight shed before shipment by rail, or do you take the consignments from the manufacturers' or shippers' premises?

Mr. Kelsall: What normally happens is that we will place cars for loading at, say, either a freight shed or a customer's terminal. They then order the car pulled. Our switch crews will go in, get the proper documentation from the loading dock, and that will accompany the car through to destination. We take them, to, say, a marshalling yard, the car will be put on an outward train, and that document will accompany the train through to destination, and the switching crew placing that car will have the documentation with them.

We are, of course, subject to the regulatory requirements in terms of the number of days that a car can be stored without receiving authorization. But a car can be held, I believe, up to 48 hours.

The Chairman: So these dangerous goods are never stored in your own premises, in your own freight sheds?

Mr. Kelsall: No. In fact, our freight sheds are really contract freight sheds which are operated by pool car companies.

Senator Turner: The dangerous goods regulations will apply to CP Rail and CP Trucking, and no doubt they will apply to CN Rail and CNR trucking. As you know, there are a lot of fly-by-night truckers. A man has a tractor and he is hired by a company to truck that particular company's dangerous goods.

[*Traduction*]

M. Gemmell: Étant donné les désaccords possibles au sujet de la mise en oeuvre entre les différents moyens de transport ou différents groupes, cela crée un problème pour quiconque affirme être prêt à aller de l'avant le 1er juillet. S'il y avait des exemptions, il serait très difficile et très déroutant pour ceux qui ont été formés de tenter de savoir à quoi s'attendre des secteurs qui sont exemptés. Il existe de nombreux liens intermodes entre le Rail et la route, et il y aurait certainement des problèmes à cet égard.

Le président: Au tout début, vous avez mentionné que CP Rail avait déjà formé 8 500 employés aux termes du règlement de la CCT.

M. Kelsall: C'est exact, monsieur.

Le président: Avez-vous commencé la formation en vue de l'entrée en vigueur du nouveau règlement?

M. Kelsall: Non. Nous n'avons pas encore commencé. Nous préparons la trousse de formation. Nous attendons de prendre connaissance des amendements. Avant d'aller dire à 8 500 travailleurs et 2 500 surveillants et employés de bureau ce qu'il faut faire, nous voulons nous assurer que tout est définitif. Ensuite, il faudra envoyer nos employés dans des centres de formation. Il sera très difficile de respecter l'échéance du 1er juillet.

À l'heure actuelle, nous respectons les dispositions du règlement en vigueur de la CTC. Nous continuerions de le faire.

Le président: Est-ce que certaines marchandises dangereuses doivent être entreprosées dans vos hangars avant d'être expédiées par chemin de fer, ou est-ce que vous allez les chercher dans les hangars du fabricant ou de l'expéditeur?

M. Kelsall: En règle générale, les wagons sont amenés dans un hangar à marchandises ou au terminus du client. Ils sont ensuite sortis. Nos équipes d'aiguillage embarquent, obtiennent les documents appropriés au quai de chargement; ces documents accompagnent les wagons jusqu'à destination. Nous les amenons, par exemple, dans une gare de triage où ils sont rattachés à un train sur le point de partir. Les documents accompagnent le train jusqu'à destination et les aiguilleurs qui placent les wagons ont les documents avec eux.

Nous devons évidemment respecter les dispositions du règlement en ce qui concerne le nombre de jours pendant lesquels un wagon peut être entreprosé sans qu'une autorisation ait été obtenue. Mais je suppose qu'un wagon peut être entreposé pendant un maximum de 48 heures.

Le président: Par conséquent, il n'y a jamais de marchandises dangereuses dans vos locaux ou dans vos hangars à marchandises?

M. Kelsall: Non. En réalité, nous louons ces hangars qui sont exploités par des entreprises de groupage.

Le sénateur Turner: Le règlement sur le transport des marchandises dangereuses s'appliquera aux services de transport par camion et par train du CN. Comme vous le savez, il y a beaucoup de camionneurs à la sauvette. Une entreprise peut fort bien demander à un homme qui possède un camion de

[*Text*]

In your opinion, who should regulate that trucker, who is in business today but could be out of business next month? You know that it happens all the time right across this nation. How can we, and who should, enforce the regulations on that particular trucker?

Mr. Kelsall: I know that in our National Advisory Council there is discussion going on concerning that very question. I believe there is some discussion that it should be handled by the provincial authorities. They are also looking at the whole question of whether contract enforcement will be handled by local authorities.

In terms of the variety of routes, the volume of traffic and the practicality of whether you hire hundreds or thousands of people to do this, there is the question of whether the best use can be made of existing law enforcement officers. That question is being tossed about right now. From where we sit, as a railroad carrier, our costs are passed on in terms of freight rates, and we have to be careful. As I mentioned before, we do not throw the baby out with the bath water. We want to be safe, we want to be practical, we want to do it at the lowest total cost; and to make cost effective is really the centre of the question you are getting at: Where can you get the best uniform enforcement of the new regulations at the least cost? As I say, discussions on that subject are going on right now. As to exactly where that should be in the trucking field, sir, I really cannot say. I know that on the railway side we believe that it should be, and should continue to be, the Railway Transport Committee. Your know, from your own experience, that the railway industry is a unique industry. There are unique mechanical engineering requirements, civil engineering requirements, operating requirements, and so on. The Railway Transport Committee has that expertise and we do not think it is necessary to duplicate that in any way.

Senator Turner: You operate a good trucking system right across the country. But the gentleman to whom I referred will be one of your chief competitors and, if possible, we might have a spill some place. How will you control that, because he is here today and gone tomorrow? I would suggest that you take a serious look at this, so that when the rules and regulations do apply, they apply to everyone and not only to the railway and trucking operations of CP and CN, because many people are concerned about this.

Mr. Kelsall: I can tell you, sir, that we agree with uniformity. I can tell you that the competing modes have had a substantial cost advantage through not having to comply with the regulations such as we have had to; and we recognize that. This does not come cheaply. We have spent literally millions upon millions of dollars on dangerous commodities, in training, in hot box detectors, in documentation. The rapid deployment vehicles that we have run on the highway and on rail. They are totally flexible vehicles. We have radio communications. We have every primary main line, every secondary main line and

[*Traduction*]

transporter des marchandises dangereuses. A votre avis, qui devrait réglementer ce camionneur, qui offre ses services maintenant mais qui pourrait cesser de le faire le mois prochain? Vous savez que cela se produit constamment partout dans le pays. Comment pouvons-nous faire en sorte que ce camionneur respecte le règlement, et qui devrait se charger de le faire?

M. Kelsall: Je sais que le Conseil consultatif national étudie actuellement cette question. Je crois que certains sont d'avis que les autorités provinciales devraient en être chargées. Le Conseil s'intéresse également à la question de savoir si les autorités locales devraient être chargées de l'exécution des contrats.

Pour ce qui est des divers parcours, du volume de trafic et de la question de savoir s'il est faisable d'engager des centaines ou des milliers de personnes pour faire respecter le règlement, il faut se demander si l'on peut faire le meilleur usage possible des services des agents actuellement chargés de faire appliquer la loi. On retourne actuellement la question dans tous les sens. À titre de transporteur ferroviaire, nos coûts sont répercutés sur les tarifs-marchandises, et nous devons être très prudents. Comme je l'ai déjà dit, nous ne jetons pas le bébé avec l'eau du bain. Nous voulons agir en toute sécurité, être pratiques, et faire en sorte que le coût total soit le moins élevé possible; et cette question de rentabilité est en fait au coeur de la question qu'il faut se poser: comment appliquer le nouveau règlement le plus uniformément possible au coût le moins élevé possible? Je le répète, on débat actuellement cette question. Dans le secteur du camionnage, monsieur, je ne peux réellement pas vous dire qui devrait s'en charger. Je sais que dans le secteur ferroviaire, nous estimons que le Comité des transports ferroviaires devrait continuer à s'en charger. Votre propre expérience vous a appris que l'industrie ferroviaire est exceptionnelle. Les besoins sur les plans du génie mécanique, du génie civil, de l'exploitation, et ainsi de suite, y sont exceptionnels. Le Comité des transports ferroviaires possède ce genre de compétences, et nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de les avoir en double.

Le sénateur Turner: Vous exploitez un bon réseau de camionnage dans tout le pays. Mais celui auquel j'ai fait allusion sera un de vos principaux concurrents et un déversement est toujours possible à un endroit quelconque. Comment pourrez-vous parer à cette éventualité, car il est là aujourd'hui, mais ne le sera pas demain? À mon avis, vous devriez examiner attentivement cette question, car, lorsque les règles et le règlement entreront en vigueur, ils s'appliqueront à tous les transporteurs, et non seulement au réseau ferroviaire et aux services de camionnage du CP et du CN; cette question préoccupe beaucoup de gens.

M. Kelsall: Je peux dire, monsieur, que nous nous entendons sur la question de l'uniformité. Les moyens de transport qui nous font concurrence ont eu un gros avantage sur le plan des coûts, car ils n'ont pas été tenus de respecter le règlement comme nous l'avons été; et nous le reconnaissons. Le respect du règlement coûte cher. Nous avons littéralement dépensé des millions et des millions de dollars pour les marchandises dangereuses, la formation, les détecteurs de contenants suspects, la documentation, les véhicules à déploiement rapide que nous avons utilisés sur les routes et les voies ferrées. Ce sont des

[*Text*]

important branch line covered by radio transmission. I tell you, the cost is staggering. Just in the area of roller bearings we have spent, as you know, approximately $65 million ourselves. The retrofitting of tank cars on the Canadian fleet has cost somewhere in excess of $300 million. Those are the head shields, double shelf couplers, and so on. A lot of money has been spent on this thing. Our dangerous commodity trains entering major centres operate, as you know, at 50 to 60 miles an hour in the country, but when we enter a metropolitan census area, our trains slow down to 35 miles per hour. Those factors all involve costs that the railways have incurred in the handling of dangerous commodities and, frankly, I believe a pretty fantastic job has been done, not only by ourselves but by the tank car industry.

Senator Macdonald (Cape Breton): Despite all that you have done, apparently the regulations have not been all that stringent and you have to prepare to train your people again. Were the old ones so poor that they did not take care of the situation?

Mr. Kelsall: No. The regulations were good. These are additional requirements which are being added because of the dangerous goods regulations that have come in, applying to all modes. We have asked for clarification. There will be about 117 amendments coming out. Certainly, in terms of past regulations, they have worked well; but the powers that be see some additional changes being made. So we have to train our people in connection with that. It is not that past regulations were inadequate. They certainly were not. But when the new regulations come out, we will take the people through the entire package again, and it will take four hours per employee.

Senator Macdonald (Cape Breton): Just to change the subject abruptly, does the CP «Canadian» and/or rail traffic go over water, in the same way as CN goes through to Newfoundland? Do you anything like that, for instance, from Halifax to Montreal?

Mr. Kelsall: Yes, we have barge service that operates between Vancouver and Vancouver Island.

Senator Macdonald (Cape Breton): But nothing on the east coast?

Mr. Kelsall: We have that roll on-roll off service out of Saint John.

Senator Macdonald (Cape Breton): I was not counting that.

Mr. Kelsall: We operate a rail barge service from Vancouver through to Nanaimo.

The Chairman: Your trucking subsidiary is a member of the Canadian Trucking Association, I assume.

[*Traduction*]

véhicules très souples. Nous avons également des services de communication radio. Chaque ligne principale de 1re catégorie, chaque ligne principale de 2e catégorie et chaque voie d'embranchement importante est surveillée par radio. Je vous assure que le coût est énorme. Rien que dans le secteur des roulements à rouleaux, nous avons nous-mêmes dépensé, comme vous le savez, environ 65 millions de dollars. La modernisation de wagons-citernes de la flotte canadienne a coûté plus de 300 millions de dollars. Cela comprend les panneaux protecteurs, les attelages à double plateau, et ainsi de suite. On y a consacré beaucoup d'argent. Comme vous le savez, nos trains transportant des marchandises dangereuses roulent à 50 ou 60 milles à l'heure dans la campagne, mais lorsqu'ils arrivent dans une région métropolitaine de recensement, ils ralentissent à 35 milles à l'heure. Tous ces aspects entraînent des frais que les services ferroviaires ont engagés dans la manutention de marchandises dangereuses et, franchement, j'estime que non seulement nous, mais également tout le secteur des wagons-citernes, avons accompli un travail fantastique.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): En dépit de tout ce que vous avez fait, il semblerait que le règlement n'ait pas été si rigoureux et que vous devez vous préparer à former vos employés de nouveau. L'ancien règlement était-il si médiocre?

M. Kelsall: Non. Le règlement était bon. On y ajoute des dispositions supplémentaires en raison de l'établissement du règlement sur le transport des marchandises dangereuses, qui s'applique à tous les moyens de transport. Nous avons demandé des éclaircissements à ce sujet. Il y aura quelque 117 modifications. Certes, le règlement antérieur était efficace, mais les autorités veulent que des modifications supplémentaires y soient apportées. Nous devons donc former nos employés pour répondre à ces nouvelles modifications. Le règlement antérieur n'était pas mauvais, mais lorsque le nouveau entrera en vigueur, nous formerons les employés de nouveau, à raison de quatre heures par employé.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Si vous me permettez de faire une digression, le service du CP «canadien» ou ferroviaire assure-t-il le transport maritime, comme le CN assure ce transport jusqu'à Terre-Neuve? Assurez-vous un service de ce genre, par exemple, entre Halifax et Montréal?

M. Kelsall: Oui, nous possédons un service de barges qui fait la navette entre Vancouver et l'Île de Vancouver.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Mais rien sur la côte est?

M. Kelsall: Nous avons un service roulier qui dessert Saint-Jean.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je ne faisais pas entrer ce service en ligne de compte.

M. Kelsall: Nous exploitons un service de barges ferroviaires entre Vancouver et Nanaimo.

Le président: Je présume que votre filiale de camionnage est membre de l'Association canadienne de camionnage?

[*Text*]

Mr. Kelsall: Yes, it is. The president of that is a Mr. Karl Wahl, and he operates as an independent profit centre of CP Limited.

The Chairman: Any further questions? If there are none, I will thank you very much, Mr. Kelsall and Mr. Gemmell for your attendance here.

Mr. Kelsall: Thank you very much for inviting us.

The Chairman: I hope to see you in Quebec soon.

Mr. Kelsall: Thank you, sir. I was born there.

The Chairman: Our next witness is Mr. Gordon Lindsay who is the Vice President of Government Affairs of the Air Transport Association of Canada.

Mr. Lindsay has an opening statement. Would you proceed, please, Mr. Lindsay?

Mr. Gordon E. Lindsay, Vice President, Government Affairs, Air Transport Association of Canada: Thank you, Mr. Chairman. Honourable senators, my name is Gordon Lindsay. I am the Vice President, Government Affairs, for the Air Transport Association of Canada. Our association, which we refer to as ATAC, has approximately 170 members in the air transport industry that range from Air Canada down to small bush operators and helicopter operators with one or two aircraft. Our members generate approximately 95 per cent of their revenues from commercial air transport in Canada. We have been involved in the transport of dangerous goods, of course, for many years, serving remote communities and also serving international and domestic routes.

To put things into perspective, of all the air cargo carried by commercial air, between 8 and 9 per cent falls into the category of dangerous goods. It is not a big thing, but it could be, as you have already appreciated, a very dangerous thing when you consider that a trucker, if he has a problem in his trailer, can pull off to the side of the road and get out. Unfortunately, at 30,000 feet, that is not an alternative available to us. Because of this, over a period of many years, the International Civil Aviation Organization of the United Nations and IATA, the International Air Transport Association, which is one of our brothers on a rather wider scale, have had in place stringent rules governing what can be carried by air; what can be carried only in cargo aircraft and what can be carried in small quantities in the belly of passenger aircraft.

We have been in communication with the Department of Transport on the emerging Transportation of Dangerous Goods Regulations for a period of seven years. Since the passing of the act in July of 1980 until the publication of the regulations, finally, on February 6 of this year, which are to take effect largely on the July 1 next, we have had a committee working co-operatively to try and preserve some of the provisions of the international regulations which are absolutely essential to us in our international business, because you can-

[*Traduction*]

M. Kelsall: Effectivement. Le président en est M. Karl Wahl, qui l'exploite en tant que centre indépendant affilié à la société CP Limitée.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser? Non? Je vous remercie beaucoup, messieurs Kelsall et Gemmell, d'avoir comparu devant le Comité.

M. Kelsall: Je vous remercie beaucoup de nous avoir invités.

Le président: J'espère vous revoir bientôt à Québec.

M. Kelsall: Je vous remercie, monsieur, c'est ma ville natale.

Le président: Notre prochain témoin est M. Gordon Lindsay, vice-président de la Direction des questions gouvernementales de la *Air Transport Association of Canada*.

M. Lindsay a une déclaration préliminaire à faire. Pourriez-vous commencer, monsieur Lindsay?

M. Gordon E. Linday, vice-président de la Direction des affaires gouvernementales, *Air Transport Association of Canada*: Je vous remercie, monsieur le président. Honorables sénateurs, je m'appelle Gordon Lindsay. Je suis vice-président de la Direction des affaires gouvernementales de la *Air Transport Association of Canada*. Notre association, que nous appelons ATAC, compte environ 170 membres de l'industrie du transport aérien, allant de la société Air Canada jusqu'aux petis exploitants d'appareils de brousse et exploitants d'hélicoptères possédant un ou deux appareils. Nos membres tirent environ 95p. 100 de leurs recettes de services de transport aérien commercial offerts au Canada. Nous assurons le transport de marchandises dangereuses depuis de nombreuses années, desservant les collectivités reculées, de même que les lignes internationales et intérieures.

Pour mettre les choses dans leur contexte, de toutes les marchandises transportées sur des lignes aériennes commerciales, entre 8 et 9p. 100 font partie de la catégorie des marchandises dangereuses. Ce n'est pas énorme, mais cela peut être très dangereux, comme vous vous en êtes déjà rendu compte, si l'on considère qu'un camionneur qui a des difficultés avec sa remorque peut s'arrêter sur le bas-côté de la route et sortir de son véhicule. Malheureusement, à 30 000 pieds d'altitude, nous ne pouvons pas opter pour cette solution. C'est pourquoi, pendant de nombreuses années, l'Organisation de l'aviation civile internationale des Nations unies et l'IATA, l'Association du transport aérien international, qui est une de nos sociétés soeurs, mais sur une échelle beaucoup plus grande, ont mis en vigueur des règles rigoureuses régissant les marchandises pouvant être transportées par aéronef, celles qui ne peuvent être transportées que par aéronef cargo et celles qui peuvent être transportées en petites quantités dans le ventre d'aéronefs de passagers.

Nous sommes en communication depuis sept ans avec le ministère des Transports au sujet du nouveau règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Depuis l'adoption de la Loi, en juillet 1980, jusqu'à la publication du règlement, finalement, le 6 février dernier, lequel doit entrer en grande partie en vigueur le 1er juillet prochain, nous avons chargé un comité de collaborer avec le Ministère, afin que soient conservées certaines dispositions du règlement international qui sont absolument essentielles pour nos vols internationaux; en effet,

[*Text*]

not land a cargo at a foreign destination unless it complies with ICAO. For example, you could have a shipment hung up in Heathrow which not only cannot be forwarded but cannot even be sent back. It just sits. I would say that we have had middling co-operation from the department. They have great problems in trying to integrate the regulations which apply not only to air but to marine and to rail, and to impose for the first time a co-ordinated regulation on road transport, which had hitherto been entirely provincially regulated. We made many representations over those years, and ATAC appeared before the same committee five years ago on the subject when things were not really going very well.

Now we have coming into effect on July 1 new regulations which differ substantially from those which we have followed in the past. We are used to compliance; we have been doing it with IATA for many, many years and more recently with ICAO, and as I have mentioned, safety in handling this type of material is even more important, perhaps, in our mode than in any other. Perhaps I should not say that; we have never had a Mississauga and I hope we never will.

The effort to incorporate regulations which provided for all of transportation modes resulted in an extremely complex set of regulations replete with cross-references and with 10-column tables indicating by sea you can ship this; by road you can ship this; by air you can ship this.

Generally speaking, in regard to the air mode, the standards set were inferior to those already in existence, and we made strong representations against this denigration, some of which were accepted, some of which were not.

Other countries have worked with two standards, and they experienced confusion. The United States operated under Consolidated Federal Regulations No. 49, which apply to hazardous material, as it is described in the United States, but approximately 18 months ago they gave up on that and adopted ICAO regulations. We ae most desirous that we be allowed to operate in a similar fashion.

When the regulations came out in Part II of the *Canada Gazette* they allowed us to use ICAO regulations for international shipments but not for domestic shipments. That created tremendous problems in that we had to train our people to use different documentation, which duplicated a great number of things. We opposed that forcefully. We opposed that on grounds other than costs, and the earlier witness from C.P. Rail spoke to you about those costs. They are real costs.

The double standard was difficult to live with.

[*Traduction*]

nous ne pouvons pas faire atterir un avion cargo dans un pays étranger si nous ne respectons pas les dispositions établies par l'OACI. Par exemple, il peut arriver qu'un chargement bloqué à Heathrow puisse non seulement ne pas être envoyé à destination, mais ne puisse même pas être renvoyé à son point de départ. Il reste tout simplement à l'aéroport. Je dirais que la collaboration du Ministère a été passable. Il a beaucoup de difficulté à intégrer le règlement, qui s'applique non seulement aux services aériens, mais aux services maritimes et ferroviaires de même qu'à imposer pour la première fois un règlement coordonné portant sur le transport routier, secteur qui était jusqu'ici entièrement réglementé par les provinces. Nous avons fait de nombreuses représentations au cours de ces sept années, et l'ATAC a comparu devant le même Comité, il y a cinq ans, pour discuter de ce sujet lorsque les choses n'allaient pas très bien.

Maintenant, le 1er juillet prochain, un nouveau règlement entrera en vigueur, qui diffère considérablement de celui que nous avons respecté par le passé. Nous sommes habitués à respecter des règlements; nous l'avons fait avec L'IATA pendant de nombreuses années, et plus récemment avec l'OACI; comme je l'ai mentionné, la question de la sécurité dans la manutention de marchandises dangereuses est peut-être encore plus importante dans notre moyen de transport que dans tout autre. Je ne devrais peut-être pas dire cela; en effet, nous n'avons jamais connu une catastrophe comme celle qui s'est produite à Mississauga, et j'espère que nous n'en connaîtrons jamais.

Les efforts déployés pour constituer un règlement s'appliquant à tous les moyens de transport ont abouti à une série de règles extrêmement complexes, remplies de renvois et de tableaux de dix colonnes, où sont énumérées les marchandises pouvant être tansportées par voie maritime, par voie routière ou par voie aérienne.

De façon générale, en ce qui a trait au transport aérien, les normes établies étaient inférieures à celles qui existaient déjà, et nous avons fait de vives représentations contre cette détérioration; certaines ont été acceptées, mais d'autres pas.

D'autres pays ont appliqué deux normes différentes et cela a posé des problèmes. Les États-Unis appliquaient le règlement fédéral no 49 qui vise les matières nocives, comme on les appelle aux États-Unis, mais il y a environ 18 mois, ils l'ont abandonné pour adopter celui de l'OACI. Nous souhaiterions beaucoup être autorisés à procéder de la même façon.

Lorsque le règlement a paru dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, nous avons reçu l'autorisation de nous conformer aux normes de l'OACI pour ce qui est des envois internationaux, mais non pour les envois intérieurs. Cela a créé des problèmes énormes, car nous avons dû apprendre à nos employés à utiliser des documents différents qui faisaient double emploi avec beaucoup d'autres. Nous nous y sommes opposés avec véhémence, et ce, pour des raisons autres que les coûts; le témoin précédent, de la société CP Rail, vous a entretenu de ces coûts. Ce sont des coûts réels.

Ce n'était pas facile de respecter deux normes.

[*Text*]

We have a committee of experts in ATAC which deals with dangerous goods. That committee consists of chemists, people who are expert in the movement of cargo, who have had experience in packaging, labelling and the handling of dangerous goods. We are most anxious to avoid the double standard. We also did not want to see Canada, which was one of the original signatories to Annex 18 of the ICAO agreement, in fact deny what it had agreed to by establishing a separate system. We expressed that concern. As I have mentioned, this has been going on for seven years, and most actively since the act itself was passed in 1980. We could have wound up being the only country of the 150 signatory countries to Annex 18 that did not follow it, and we did not think that that would be a very good idea.

At a meeting in March the major air carriers decided that if things persisted, they would embargo all domestic shipments of dangerous goods.

Our answer to these problems was simply that we should adopt a world standard for the air mode which has been well proven over a great many years—the International Air Transport Association system, which has now been incorporated into a United Nations sponsored system, the ICAO Technical Instructions, which is a usable, workable document, hands-on for the man who accepts freight, for the man who packages freight, for the man who handles it along the way, and for the destination agent.

We wanted to avoid training our people on two different systems, two different sets of documents, and to have a single well-proven standard which, unlike the road mode, has been in place for years.

The Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission has regulated that mode; the marine mode has been regulated by the Canada Shipping Act, and the air mode has worked successfully under these international agreements.

We were very pleased to hear last week that an amendment to the Transportation of Dangerous Goods Regulations will be brought forth before the effective date of July 1, which will allow us to use the ICAO standard on domestic shipments. So, our concerns have been answered by that, provided that the ancillary problems are answered as well, which relate to how one packages, labels, placards—which are all terms I am sure honourable senators have heard during the course of the committee's deliberations—so that a shipment can be moved by road to an aircraft or by road from an aircraft if it has arrived from overseas.

If these questions are addressed we feel we have no further problems. I have been told that the Department of Transport ought to have—and I should say I will be surprised if it comes on time from the Department of Justice—an approved version of the draft amendments tomorrow.

[*Traduction*]

Nous possédons au sein de l'ATAC un comité d'experts qui traite des marchandises dangereuses. Ce comité comprend des chimistes, des spécialistes du transport de marchandises, qui connaissent l'emballage, l'étiquetage et la manutention des marchandises dangereuses. Nous voulons à tout prix éviter d'avoir à respecter deux normes. En outre, nous ne voulions pas que le Canada, qui était l'un des premiers signataires de l'Annexe 18 de l'entente conclue avec l'OACI, rejette en fait ce qui avait été convenu, en établissant un système distinct. Nous l'avons fait savoir. Comme je l'ai dit, nous avons fait des représentations pendant sept ans, encore plus activement depuis l'adoption de la loi, en 1980. Il aurait pu arriver que nous soyons le seul des 150 pays signataires de l'Annexe 18 à ne pas se conformer à l'entente, et nous estimions que ce n'était pas une très bonne idée.

Au cours d'une réunion qui a eu lieu en mars dernier, les principaux transporteurs aériens se sont dits que si la situation persistait, ils imposeraient un embargo sur toutes les expéditions intérieures de marchandises dangereuses.

La solution que nous proposions à ces problèmes, était d'adopter pour le transport aérien une norme mondiale éprouvée depuis de nombreuses années (soit le système de l'Association du transport aérien international), qui est maintenant incorporé dans un système parrainé par les Nations Unies, les Instructions techniques de l'OACI, qui constituent un document utilisable, efficace, à portée de la main pour l'employé qui accepte les marchandises, pour celui qui les emballe, pour celui qui en assure la manutention, et pour l'agent se trouvant au point de destination.

Nous voulions éviter d'avoir à apprendre à nos employés à utiliser deux systèmes différents, deux séries différentes de documents; nous voulions utiliser une seule norme éprouvée qui, contrairement à celle qui s'applique au transport routier, est en vigueur depuis de nombreuses années.

Le Comité des transports ferroviaires de la Commission canadienne des transports a réglementé le transport ferroviaire; le transport maritime a été réglementé par la Loi sur la marine marchande du Canada, et le transport aérien a bien fonctionné aux termes de ces ententes internationales.

Nous avons été très heureux d'apprendre la semaine dernière qu'une modification du règlement sur le transport des marchandises dangereuses sera apportée avant la date d'entrée en vigueur de ce dernier, soit le 1er juillet, ce qui nous permettra d'appliquer la norme de l'OACI aux expéditions intérieures. On a donc donné suite à nos préoccupations, mais il reste également à résoudre les problèmes accessoires, qui concernent la façon d'emballer, d'étiqueter et d'apposer des plaques (je suis sûr que les honorables sénateurs ont entendu tous ces termes au cours des délibérations du Comité) de sorte qu'un envoi puisse être transporté par camion jusqu'à un aéronef, ou par camion d'un aéronef, s'il arrive de l'étranger.

Si ces questions sont réglées, nous estimons n'avoir plus aucun problème. On m'a dit que le ministère des Transports devrait recevoir demain (et je serai étonné si le ministère de la Justice l'envoie à temps) une version approuvée des projets de modifications.

[*Text*]

Mr. Chairman, I was asked by the Canadian Air Line Pilots Association to speak on their behalf this evening. They have membership on the ATAC dangerous goods committee, and have been on that committee for many years. We are in complete concert with them. They want to go with ICAO as well.

The Chairman: Am I right in assuming that your association is comprised of public carriers only?

Mr. Lindsay: Yes. We represent the commercial air carriers of Canada which are licensed by the CTC.

The Chairman: I wish to point out to honourable senators that the definition of «carrier» under these regulations reads as follows:

> A carrier means any person engaged in the transportation of goods or passengers whether or not for hire or reward.

So, private carriers are covered by these regulations as well as public carriers.

Mr. Lindsay: If I might respond to that, ATAC does not represent the business aircraft people. Those are people who operate for private corporations doing somewhat similar work, in some cases. For example, I am thinking of Dome Petroleum, Eldorado, and so on. Those are not licensed by the CTC.

Senator Fairbairn: Mr. Lindsay, I understood you to indicate that your prayers have been answered concerning the ICAO system in that you have been given the green light to go ahead with that system domestically. You mentioned in your latter remarks an «if». How big an «if» is that? Is it that you are satisfied with your situation, if the difficulties are addressed with the other carriers that would be in play with respect to delivering goods to air carriers? And is that mainly by truck or by rail?

Mr. Lindsay: That is done mainly by truck, and mainly by the carriers themselves. You have seen the trucks on the street—Air Canada Cargo and CP Express. They are carrying goods in many cases to be embarked on aircraft or they are taking shipments, which have arrived by aircraft, to their final destination.

The mail is a different problem and perhaps I can speak about it for a moment. Most mail in Canada is carried by air and this is just another facet of the real basic problem in handling dangerous goods, because here the problem is with the shipper and it is going to be the most difficult part of it to control. For example, in Winnipeg a man presented a package of forbidden goods to Air Canada and he was told that he could not ship them. It was a relatively small quantity, but it was an explosive. He said he would put it in the mail. He walked out and I suppose he did put it in the mail. That package probably arrived on Air Canada in a mailbag.

Recently, the Canada Post Corporation has begun to take an interest in this, because it was pointed out to them that they were liable to a $100,000 fine per incident as a shipper if they

[*Traduction*]

Monsieur le président, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes m'a demandé de me faire son porte-parole ce soir. Des membres de cette association font partie du comité des marchandises dangereuses de l'ATAC depuis de nombreuses années. Nous avons exactement les mêmes vues qu'eux. Ils voudraient également adopter la norme de l'OACI.

Le président: Votre association ne comprend-elle pas que des transporteurs publics?

M. Lindsay: C'est exact. Nous représentons les transporteurs aériens commerciaux du Canada qui sont titulaires d'un permis de la CCT.

Le président: Je tiens à souligner aux honorables sénateurs que le règlement définit ainsi le terme «transporteur».

> Personne qui se livre au transport de marchandises ou de passagers, à titre onéreux ou gratuit.

Ainsi, les transporteurs privés sont également assujettis à ce règlement.

M. Lindsay: Si vous me permettez de répondre, l'ATAC ne représente pas les exploitants d'avions d'affaires, qui assurent des services pour le compte de sociétés privées et qui font parfois un travail quelque peu analogue. Je pense par exemple aux sociétés *Dome Petroleum*, *Eldorado*, et ainsi de suite, qui ne sont pas titulaires de permis de la CCT.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur Lindsay, si j'ai bien compris, vous avez dit que vos prières avaient été exaucées en ce qui concerne le système de l'OACI, en ce sens qu'on vous avait donné le feu vert sur le plan des expéditions intérieures. Vous avez dit «si» dans vos dernières remarques. Est-ce un gros «si»? Voulez-vous dire que vous serez satisfaits de votre situation si l'on règle les difficultés concernant les autres transporteurs qui entrent en jeu pour la livraison des marchandises aux transporteurs aériens? Ce transport est-il assuré surtout par camion ou par chemin de fer?

M. Lindsay: Surtout par camion, et principalement par les transporteurs eux-mêmes. Vous avez vu les camions dans la rue arborant les noms Air Canada Cargo et CP Express. Ils transportent souvent des marchandises qui doivent être déposées à bord d'aéronefs, ou encore, ils transportent à leur point de destination finale des marchandises qui sont arrivées par avion.

Le courrier pose un problème différent, et je peux peut-être vous en parler quelques instants. Au Canada, la majeure partie du courrier est transportée par voie aérienne, et ce n'est qu'une autre facette du problème fondamental que pose la manutention des marchandises dangereuses. En fait, le problème, c'est l'expéditeur et ce sera la question la plus difficile à contrôler. Par exemple, à Winnipeg, un homme a présenté à Air Canada un colis de marchandises interdites; on lui a dit qu'il ne pouvait pas les expédier. Il s'agissait d'un colis assez petit, mais explosif. L'homme a dit qu'il l'expédierait par la poste. Il est sorti et je présume qu'il l'a effectivement mis à la poste. Ce colis est probablement arrivé à Air Canada dans un sac postal.

La Société canadienne des postes a récemment commencé à s'intéresser à cette question, car on lui a souligné qu'elle était passible, à titre d'expéditeur, d'une amende de 100 000$ cha-

[*Text*]

did not properly document what they were shipping. They did not realize this before. Now the public awareness program has begun jointly between the Department of Transport and Canada Post in order to make people aware that there are a number of things that you should not send by mail, given that most of the mail goes by air.

The shipper is the problem if he does not tell you what he is shipping. Recently, the Ontario government shipped oil samples contaminated with PCBs via Nordair from the Kenora area but they did not mention that. That is the real heart of the problem. We need a really comprehensive public awareness program.

Another example is these butane heated hair curlers used by women. It is perfectly acceptable to carry them in your purse or in your carry-on luggage, but the kit with the refill, which has a significant amount of gas, is not acceptable. Unfortunately, people do not know that. The ATAC, in conjunction with the Department of Transport, who, I must say, paid for it, have a program of putting ticket stuffers in your ticket folder so you should begin to get again a little slip of paper which outlines in very general terms what you ought not to put in your checked baggage. Such items include aerosols and alcohols—although not whisky because that is all right if you carry it on—and, hopefully, that will get to people because putting posters in airports is of no use whatsoever. When a person arrives with his baggage to check in at the counter he is not about to unpack his luggage if he realizes that he has something in his bags mentioned on the poster. Public awareness is the name of the game and shipper awareness is the heart of the game.

Senator Fairbairn: Therefore, that is a fairly important «if» both in terms of what Senator Finlay MacDonald mentioned earlier with the other gentlemen that we had listened to, and in terms of some disturbing testimony from both the truckers and the manufacturers a short while ago. They spoke in terms of being able to comply with the deadline and the idea that if the deadline was an immovable object, then when it came, in one way or another there was going to be, either wilfully or inadvertently, perhaps, a situation where things would not be marked properly or people would not be trained properly. This, presumably, is of great concern to the air transport business because without proper documentation how can they know?

Mr. Lindsay: From my point of view we have been complying for years.

Senator Fairbairn: I am referring to those who bring the stuff to you; how could you know?

Mr. Lindsay: They are carefully questioned. They have to identify the material for the airway bill. We, perhaps, have an advantage because we have been operating under very strict regulations for a long time. I sympathize with the truckers

[*Traduction*]

que fois qu'elle ne documentait pas convenablement les marchandises qu'elle expédiait; elle ne s'en était jamais rendu compte auparavant. Le ministère des Transports et la Société canadienne des postes viennent de lancer conjointement un programme de sensibilisation de la population pour informer le public qu'il existe un certain nombre de choses que l'on ne doit pas expédier par la poste parce que la majeure partie du transport du courrier se fait par avion.

C'est l'expéditeur qui est en faute s'il ne vous dit pas ce que contient son envoi. Dernièrement, le gouvernement de l'Ontario a fait transporter par Nordair des échantillons de pétrole de la région de Kenora contaminés par les BPC, mais sans préciser le contenu du colis. C'est là véritablement que se pose le problème. Ce qu'il nous faut, c'est une vaste campagne de sensibilisation du public.

Un autre exemple, les fers à coiffer au butane qu'utilisent les femmes. Il est tout à fait correct de prendre ces accessoires dans le sac à main ou dans les bagages à main, mais pas le tube rechargeable qui contient quand même assez de gaz. Malheureusement, les gens ne le savent pas. De concert avec le ministère des Transports, qui, permettez-moi de le signaler, assume les frais du programme, l'ATAC a commencé à insérer des feuillets explicatifs dans la pochette à billets des passagers; ces feuillets contiennent une liste très générale des articles qu'il est défendu de mettre dans les bagages enregistrés, notamment les aérosols et les alcools, sauf le whisky si vous le gardez dans vos bagages à main. Nous espérons pouvoir ainsi informer la population car il est absolument inutile de poser des affiches dans les aérogares; les gens n'y portent pas attention et lorsqu'une personne se présente au comptoir pour y faire enregistrer ses bagages, elle ne va pas défaire ses valises si elle se rend compte qu'elles contiennent un des articles mentionnés sur l'affiche. L'important, c'est de sensibiliser et d'informer la population tout autant que les expéditeurs.

Le sénateur Fairbairn: Donc, c'est un bien gros «si», non seulement en ce qui concerne ce que disait tout à l'heure le sénateur Finlay Macdonald en parlant de l'autre témoin que nous avons entendu, mais aussi en ce qui concerne les témoignages alarmants des camionneurs et des manufacturiers que nous avons entendus il y a quelque temps. Ils ont dit que si le délai ne peut pas être prolongé, d'une façon ou d'une autre, quand viendra le temps d'appliquer le règlement, il arrivera peut-être, délibérément ou par inadvertance, que certaines marchandises ne soient pas convenablement étiquetées, ou encore, que certains employés n'aient pas reçu une formation adéquate. La question doit inquiéter beaucoup les transporteurs aériens. Comment voulez-vous qu'ils sachent ce qu'il y a dans les bagages sans les documents appropriés?

M. Lindsay: J'estime que nous respectons le règlement depuis des années.

Le sénateur Fairbairn: Je parle de ceux qui font appel à vos services. Comment pouvez-vous savoir ce qu'ils vous demandent d'expédier?

M. Lindsay: On les interroge soigneusement. Ils doivent préciser sur le connaissement aérien ce qu'ils expédient. Peut-être avons-nous un avantage parce que nous sommes soumis à des règlements très stricts depuis longtemps. Je sympathise avec

[*Text*]

because I do not believe that they can train their people in the time available. However, basically, the air mode agrees with the regulations under the act, and we have no objection to the inspection, enforcement and penalty provisions whatsoever. We would have a great deal of trouble training to operate strictly domestically under the dangerous goods regulations as published. That is why I mentioned that the only real answer we had right away, since it is a small part of the business, was to embargo them. Hopefully, we will not have to do that. We will have no trouble with compliance under the terms, as I understand they will be, before July 1. I do not know how some of the others will manage it.

The members of the air transport industry employ between 40,000 and 50,000 people. About 60 per cent of those are already trained and take an annual refresher training course and they have done this under IATA for a number of years so that in that area we do not have a problem, relatively speaking. The way we train the shippers is to refuse shipments and we have been doing that for years, too.

Senator Fairbairn: How did you find out about the PCBs? Was Nordair in any way penalized?

Mr. Lindsay: We found out the area of origin and asked the question. Air Canada had already refused that shipment.

Senator Fairbairn: Did you find out before they got on or after?

Mr. Lindsay: After they got on. Mind you, PCBs are not the hazard that people think they are. A professor of chemistry at the Advisory Council to the Minister of Transport on Dangerous Goods recently said with great confidence that you could wash your hands in pure PCB and it would not do you a bit of harm. I am not going to try it.

Senator Fairbairn: I was just about to say let him try it.

I guess my point, very briefly, is that it is not your problem. You are confident of your own ability, but I guess the worry is the people who are sendnig the explosives or the PCBs that you do not know about until, hopefully, you have safely landed.

Mr. Lindsay: The shipper is the problem or sometimes the unaware passengers. Recently a university professor travelled on an airplane, taking with him some material to use in a demonstration. On a flight from Toronto to Vancouver he was carrying a loosely-stoppered bottle of nitric acid in his checked baggage, and the stopper came out. His baggage disintegrated and it did not do the plane any good either.

[*Traduction*]

les sociétés de camionnage parce qu'à mon avis, elles ne pourront pas donner à leur personnel la formation nécessaire à temps. Cependant, je dois dire que fondamentalement, les transporteurs aériens acceptent le règlement prévu par la Loi et que nous ne nous opposons aucunement aux dispositions concernant l'inspection, l'exécution du règlement et les amendes pertinentes. Je crois cependant que nous aurions beaucoup de difficulté à former le personnel nécessaire pour nos marchés strictement intérieurs pour respecter le règlement concernant le transport des marchandises dangereuses dans sa forme actuelle. Voilà pourquoi j'ai dit que la seule véritable solution qui s'offre à nous maintenant, puisqu'il s'agit d'un petit secteur de notre entreprise, c'est d'imposer un embargo. Nous espérons ne pas avoir à en venir là. Nous n'aurons aucune difficulté à respecter le règlement, qui d'après ce que je comprends, entrera en vigueur le 1er juillet. Je ne sais pas comment les autres vont s'en tirer.

L'industrie du transport aérien emploie de 40 000 à 50 000 personnes. Environ 60p. 100 d'entre elles ont déjà reçu la formation nécessaire et suivent un cours de recyclage annuel auprès de l'IATA depuis un certain nombre d'années; tout considéré, je pense qu'à cet égard, nous n'avons pas tellement de problème. La façon de sensibiliser les expéditeurs, c'est de refuser ce qu'ils nous demandent d'expédier. C'est d'ailleurs ce que nous faisons depuis des années.

Le sénateur Fairbairn: Comment vous êtes-vous rendu compte qu'il y avait des BPC dans l'envoi du gouvernement de l'Ontario? Est-ce que la société Nordair a été mise à l'amende?

M. Lindsay: Nous avons découvert que l'envoi provenait de cette région et nous avons posé la question à qui de droit. Air Canada avait déjà refusé le colis.

Le sénateur Fairbairn: Est-ce que vous avez découvert la vérité avant ou après l'expédition?

M. Lindsay: Après que le colis a été expédié. Voyez-vous, les BPC ne sont pas aussi dangereux que les gens ne le pensent. Un professeur de chimie membre du Conseil consultatif du Ministère, à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, affirmait dernièrement en toute confiance qu'on pouvait se laver les mains dans du BPC pur sans aucun dommage. Ce n'est pas moi qui vais essayer.

Le sénateur Fairbairn: J'allais justement dire de le laisser tenter l'expérience lui-même.

Bref, si je comprends bien, ce n'est pas votre problème. Vous êtes tout à fait sûr de votre système, mais je pense que ce qui vous inquiète, ce sont les personnes qui expédient des explosifs ou des BPC sans que vous en soyez informé avant l'atterrissage qui, espérons-le, se fera sans anicroche.

M. Lindsay: Notre problème, c'est l'expéditeur ou parfois les passagers qui ne savent pas qu'il est interdit de transporter avec eux certaines marchandises. Dernièrement, un professeur de l'Université de Toronto a pris l'avion en emportant dans ses bagages certains produits chimiques pour faire une démonstration à Vancouver. Il avait dans ses bagages enregistrés une bouteille d'acide nitrique mal bouchée dont le bouchon a sauté pendant le vol. Ses bagages se sont désintégrés et laissez-moi

[*Text*]

However, this problem will be cured. Under the act and the regulations there are considerable powers of inspection, enforcement and substantial penalties. It may take a little while to educate people who deal with this type of material. Most of them are responsible and aware. People who manufacture chemicals are aware of what those chemicals are capable of, but there are always a few intermediate people who do not have the social morality and who try to avoid the higher rates or the more stringent packaging requirements.

Senator Macdonald (Cape Breton): Did I understand you to say at the beginning of your presentation that you carry some dangerous goods in small quantities in passenger planes?

Mr. Lindsay: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): Would that be only in remote areas?

Mr. Lindsay: No, it depends on various factors.

Senator Macdonald (Cape Breton): Would it happen on a flight from Sydney to Ottawa?

Mr. Lindsay: It depends on the type of material. There are positive and remote risks. Some of the remote risks are carried in the belly of the airplanes, which are cut off from the passenger compartments. Even those are very carefully regulated. As an example, radioactive isotopes are carried, and the separation between where they are and where somebody is sitting is carefully dictated. Things you think of as being dangerous explosives and noxious gases are not allowed on passenger planes at all.

There are other things which, as long as they are properly packaged and contained, are not a hazard as long as people handling them know what they are. For example, you may have a dog's head being shipped to the Connaught Laboratories because the dog was thought to have rabies. That is an infectious substance, but it is controlled, and the people who handle it know how to do so. It does not constitute a risk to a passenger sitting on the flight deck. It is a risk to the person handling it if he does not know what it is. This type of thing moves all the time.

There are many communities in the north which are served only by air for a large part of the year. In that instance, the rules must be relaxed. You cannot carry kitchen matches on an airplane at all, but there is an exemption for remote communities. Consider the situation where you are shipping an oil exploration camp with seismic exploration equipment. You have to take the man up with his dynamite and his detonators. You have to take the camp cook and his naphtha gas along with his matches, or you might as well not send the cook.

[*Traduction*]

vous dire que cela n'a pas fait tellement de bien à l'avion non plus.

Je crois cependant que ce problème va être réglé. La Loi et le règlement prévoient des pouvoirs considérables d'inspection et d'exécution du règlement, de même que des amendes importantes. Il faudra un peu de temps pour sensibiliser les personnes qui transportent ce type de substances. La plupart sont des personnes responsables et sensibilisées à la question. Les fabricants de produits chimiques connaissent les propriétés de leurs produits, mais il y a toujours des gens dont le sens civique est peu développé, qui essaient d'éviter de payer des tarifs élevés ou encore de se soustraire aux exigences très strictes concernant l'emballage.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Avez-vous dit au début de la séance que vous transportez certaines marchandises dangereuses en petites quantités dans des avions de passagers?

M. Lindsay: Oui.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Seulement sur les vols dans des régions éloignées?

M. Lindsay: Non, tout dépend.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Cela pourrait-il arriver sur un vol de Sydney à Ottawa?

M. Lindsay: Tout dépend du type de produit. Certaines marchandises comportent des risques certains, d'autres des risques très faibles. Dans ces cas, les produits sont transportés dans le ventre de l'avion, compartiment qui est séparé de la cabine passagers. Et même pour ces produits, les règlements sont très stricts. Par exemple, on peut transporter des isotopes radioactifs, mais le règlement établit précisément l'endroit où ces produits peuvent être déposés, s'assurant qu'ils sont loin de la cabine passagers. Les produits que l'on peut considérer comme étant des explosifs dangereux ou des gaz nocifs sont interdits dans les avions de passagers.

Mais il y a aussi d'autres produits qui, à condition d'être bien emballés, ne sont pas dangereux dans la mesure où les gens qui les transportent en connaissent la nature. Par exemple, il se peut que quelqu'un envoie aux Laboratoires Connaught un chien qu'on soupçonne d'avoir été atteint de la rage. C'est là une matière infectieuse, mais qui est transportée par des personnes qui savent quelles précautions adopter dans ces cas. Cela ne constitue pas un risque pour les voyageurs à bord de la cabine passagers. Il y a risque, si la personne qui manutentionne la tête de chien ne sait pas ce que c'est. On transporte souvent ce genre de chose.

Beaucoup de collectivités dans le Nord ne sont desservies que par voie aérienne durant une grande partie de l'année. Dans ce cas, les règles doivent être assouplies. Il est absolument interdit de transporter des allumettes de cuisine dans un avion, mais on fait exception pour les régions éloignées. Par exemple, lorsqu'on envoie une équipe d'exploration pétrolière, il faut bien lui donner l'équipement d'exploration sismique nécessaire. Il faut accepter les hommes avec leur dynamite et leurs détonateurs. Il faut accepter le cuisinier avec son gaz de naphta et ses allumettes, sinon aussi bien ne pas l'embarquer.

[*Text*]

Those things are dealt with because they affect a minimal number of people. They have provided for some of these things in the regulations, which is a good thing, because on each flight, formerly, you had to have a specific exemption. We still do not like to carry a prospector who carries his dynamite and his detonators with him at the same time.

There is a wide category of things that are not allowed on passenger planes at all and there is a wider range of things that are only allowed on under specific rules, such as placing goods apart so that no one can be in contact with them and so that the passenger is not at risk although the handler sometimes is.

Senator Macdonald (Cape Breton): You mentioned nitric acid. Was there much damage done in that instance?

Mr. Lindsay: It contaminated an area of an airplane. At the time it occurred, that incident cost the airline probably about a quarter of a million dollars for maintenance, cleaning and replacement.

Senator Macdonald (Cape Breton): Am I right in assuming that, under the revised regulations, the regulations regarding air transport are not going to be as stringent as those regarding road or rail transport?

Mr. Lindsay: No, sir, that is not what I said, and it is not true. The regulations already extant for the air mode are much stricter than the proposed new regulations.

There is a provision in the Dangerous Goods Act itself which allows the Governor in Council, on ministerial advice, to grant equivalency. That, in effect, is what we asked for and what we expect will now be reflected in the regulations. The ICAO standards are higher for the air mode than the ones in these regulations.

Senator Macdonald (Cape Breton): You say the regulations you use now are higher than the new regulations; is that correct?

Mr. Lindsay: In many respects, yes. We do not want the new regulations because they involve a total new training plan. They involve a separate system of documentation for us. We cannot ship internationally, including the U.S., under these regulations. We have to ship under ICAO regulations. n We are quite content with the regulations we have. We have lived with them for 20 years.

We have been the most regulated industry in this regard. It is international and applies to 150 nations in the world, internally or externally.

One of the last holdouts was the United States. Eighteen months ago they adopted ICAO for their internal movement of goods, which was an alternative to using what they called CFR-49.

[*Traduction*]

Ces cas sont étudiés individuellement parce qu'ils ne touchent qu'un nombre restreint de personnes. Le règlement contient des dispositions à cet effet, ce qui est une bonne chose, parce que pour chaque vol, on devait auparavant toujours obtenir une exemption spéciale. Bien sûr, nous n'aimons toujours pas transporter un prospecteur minier avec sa dynamite et ses détonateurs.

Il existe une très vaste catégorie de choses qu'on n'accepte pas dans les avions de passagers, et on en trouve une gamme encore plus grande que l'on ne transporte que si des règles précises sont respectées, comme par exemple, l'entreposage des marchandises dans une section à part de façon que personne ne puisse être en contact avec elles et que les passagers ne soient pas en danger, bien que celui que manipule ces marchandises puisse l'être à l'occasion.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous avez parlé d'acide nitrique. Est-ce qu'il y a eu beaucoup de dommages dans ce cas-là?

M. Lindsay: Une partie de l'avion a été contaminée. Pour la maintenance, le nettoyage et le remplacement des pièces, l'incident a coûté à la société aérienne environ un quart de million de dollars à l'époque.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Ai-je raison de dire que le règlement révisé concernant le transport aérien ne sera pas aussi strict que le règlement concernant le transport ferroviaire ou routier?

M. Lindsay: Non, monsieur, ce n'est pas ce que j'ai dit, et ce n'est pas vrai. Le règlement déjà en vigueur pour le transport aérien est beaucoup plus strict que le règlement proposé.

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses contient une disposition qui perment au gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, d'adopter des normes complémentaires équivalentes. En fait, c'est ce que nous demandions et nous espérons que le règlement contiendra une telle disposition. Les normes de l'OACI sont plus strictes pour le transport aérien que celles fixées par le règlement.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous dites que les règlements que vous appliquez actuellement sont plus strict que le nouveau règlement. Est-ce exact?

M. Lindsay: A maints égards, oui. Nous ne voulons pas accepter le nouveau règlement parce qu'il suppose un tout nouveau programme de formation du personnel de même qu'un système distinct de documents d'expédition. Nous ne pouvons pas expédier des marchandises à l'étranger, y compris aux États-Unis, en vertu de ce règlement. Il faut nous soumettre au règlement de l'OACI. Nous sommes très satisfaits du règlement que nous avons maintenant; en fait, nous y sommes soumis depuis 20 ans.

Acet égard, nous sommes l'industrie la plus réglementée. Le règlement de l'OACI est de portée internationale et il s'applique à 150 pays, qu'il s'agisse d'expédition au pays même ou à l'étranger.

L'un des derniers bastions de résistance a été les États-Unis. Il y a 18 mois, ils ont adopté les règlements de l'OACI pour le transport intérieur de marchandises, qui remplacent ce qu'ils appellent le CFR-49.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Lindsay, as Vice President of Government Affairs for this important association, I am not sure if this is an appropriate question to ask you. I was impressed by the consultative process which went into the revisions of the Aeronautics Act in the form of Bill C-36. Did you find a difference in one branch vis-à-vis another in terms of an approach to these particular matters? Was there a bureaucratic obstacle in your way in terms of trying to get your view across?

Mr. Linsday: That is a difficult question. We live, of course, hand in glove with CATA of the Department of Transport. Yes, there is a difference. CATA is the air administration. The officials of CATA understand the air mode. The Dangerous Goods Directorate is part of the corporate headquarters of the Department of Transport.

They had a terrible problem. I do not for a moment fault them. They had an awful problem in trying to incorporate some 17 different regulatory regimes into a consolidated package to apply not only to air but to marine, road and rail. The rail mode, of course, got the heat after Mississauga. It was their task to come up with something that was acceptable and that would cover all modes.

Life is different in the different modes. The rail mode carries 40 tonne, 60 tonne tank cars of what are often dangerous materials. We do not carry anything like that. What might be acceptable for transport in a rail car or a tractor trailer may not be acceptable for carriage in the air, because the consequences of a mistake are totally different. A mistake in the air mode can be immediately fatal. Insofar as the road mode is concerned, the driver can pull over and watch the tank car blow, or burn, or whatever.

The department faced a terrible task in this consolidation. It has taken them nearly seven years to sort it out.

Someone asked earlier whether July 1 is an unrealistic date for implementation. Could it be done? I should like to comment on that. No, it cannot. But somewhere along the line, someone has to say: «Start now.» If only 30 per cent comply in some of the modes—the road mode, for example, which is going to have the most difficulty—that is far better than what the situation had been. The rail people are on top of this, within the constraint of having to spend $300 million on new bearings, or whatever. The road mode has been provincially regulated and differently regulated across the country, and it is not going to be able to comply in that time-frame, or even train in that time-frame. But if 30 per cent of them do, that is better than the situation was last year. If in the year following 50 per cent comply, that is a lot better. In five years, perhaps they will all comply.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Lindsay, vous êtes vice-président de la Direction des affaires gouvernementales de cette importante association, mais je ne sais pas si je devrais vous poser cette question. J'ai été impressionné par toutes les consultations auxquelles on a procédé pour réviser la Loi sur l'aéronautique par le projet de loi C-36. À votre avis, y avait-il une différence d'un secteur à l'autre quant à l'approche adoptée face à ces questions précises? Est-ce que l'administration vous a fait obstacle et vous a empêché d'exprimer votre opinion?

M. Lindsay: Vous me posez là une question difficile. Bien sûr, nous travaillons en étroite collaboration avec L'ACTA du ministère des Transports. Oui, il y a une différence. L'ACTA, c'est l'administration des transports aériens. Ses fonctionnaires savent de quoi ils parlent. La Direction générale du transport des marchandises dangereuses relève de la Haute direction du ministère des Transports.

Et ces gens ont été aux prises avec un grave problème. Je ne les blâme pas un seul instant. En effet, ces fonctionnaires ont eu énormément de difficulté à amalgamer environ 17 règlements différents en un règlement consolidé qui s'appliquerait non seulement au transport aérien, mais aux transports maritime, routier et ferroviaire. Bien sûr, les transporteurs ferroviaires en ont pris pour leur rhume après l'accident du Mississauga. Il leur a fallu élaborer un règlement acceptable qui couvrirait tous les moyens de transport.

Toutefois, les choses sont différentes pour les autres moyens de transport. Les sociétés ferroviaires ont des wagons-citernes de 40 à 60 tonnes souvent remplis de marchandises dangereuses. Pas nous. Ce qui pourrait être accepté par les transporteurs ferroviaires ou encore par les routiers qui ont de gros camions-remorques peut ne pas être accepté par les transporteurs aériens parce que les conséquences d'une erreur sont totalement différentes. Une erreur en avion peut être fatale. Dans le transport routier, le conducteur peut toujours s'arrêter sur le bord de la route et regarder exploser ou flamber son camion-citerne.

Le Ministère a eu une très grande tâche à accomplir lorsqu'il a voulu consolider les règlements. Il a mis presque 7 ans à le faire.

Quelqu'un a demandé tout à l'heure si le 1er juillet est un délai irréaliste. On a demandé aussi si on pouvait le respecter. J'aimerais faire quelques observations à ce sujet. Non, ce délai ne pourra pas être respecté. Mais, à un moment donné, il faut bien que quelqu'un dise: «Bon, on commence maintenant.» Si seulement 30p. 100 des transporteurs se conformaient au règlement (par exemple les transporteurs routiers qui vont avoir le plus de difficulté à s'y soumettre) ce serait bien mieux qu'auparavant. Mais ce sont surtout les transporteurs ferroviaires qui ont le plus à faire, car ils devront dépenser 300 millions de dollars pour installer de nouveaux roulements à billes ou d'autres pièces. Le transport routier relevait des provinces et était assujetti à des règlements différents d'une province à l'autre. Les transporteurs routiers ne seront pas capables de respecter le délai prévu ou même de donner la formation nécessaire à leurs employés. Mais si 30p. 100 d'entre eux le font, c'est déjà bien mieux que ce qui existait l'an dernier. Si l'année

[*Text*]

If you agree to give them another six months, or eight months, or a year to get themselves in a position to comply, they would still be asking for another six months or a year. When you decide to do something, you have to start to do it.

Senator MacDonald (Halifax): You think it will be imperfect?

Mr. Lindsay: I think it will be imperfect, yes.

Senator MacDonald (Halifax): But there will have to be a substantive penalty. There will be a healthy public outcry in respect of those who do not comply. There is no way that you can give those not complying any indication that the regulations will be winked at during that period of non-compliance.

Mr. Lindsay: They are not going to be winked at, and that of course will be part of the education process.

Senator MacDonald (Halifax): It is going to have to be painful for somebody.

Mr. Lindsay: Some of them will get hit, and the penalties are quite severe. Under the legislation, I believe it is possible to assess a penalty of up to $100,000 for one single incident.

Senator MacDonald (Halifax): Let me return to one other area. I am not a student of bureaucracy, but I am still curious about the time involved in this.

I understand what you said with respect to the difficulty the department had in putting all of these things together with respect to dangerous goods, as opposed to a ministry that knew the business of air transport and that could talk to you in terms that both of you could understand.

What was the resistance to the ICAO code? Who first indicated that they should be exempt from that for domestic purposes? How did that come up? Where did it begin?

Mr. Lindsay: It was to be for all purposes originally, until it was realized that we could not ship internationally unless we used ICAO. I think we used to call it the «it wasn't invented here» syndrome. That was part of it.

The Chairman: If there are no further questions, it remains only for me to thank Mr. Lindsay for his attendance and presentation.

Mr. Lindsay: I want to thank the committee for listening to me. If those amendments are not on my desk tomorrow afternoon, I may be back.

The Chairman: And you will be welcome, sir!

The committee adjourned.

[*Traduction*]

suivante, 50p. 100 respectent le règlement, c'est encore mieux. Dans 5 ans, peut-être que tous les transporteurs routiers s'y seront conformés.

Si vous leur donnez encore six mois, huit mois, ou un an pour se conformer au règlement, ils vont vous demander encore six mois ou un an de plus. Lorsque vous décidez une chose, il faut bien commencer à un moment donné.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous pensez que le règlement ne sera pas si parfait que cela?

M. Lindsay: Je pense effectivement qu'il sera imparfait.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais il faudra prévoir de fortes sanctions. Le public va sûrement avoir une saine réaction de colère à l'égard de ceux qui ne s'y conformeront pas. Vous ne pouvez absolument pas dire à ceux qui vont y passer outre qu'on va fermer les yeux.

M. Lindsay: Non, on ne va pas fermer les yeux, et nous allons le préciser dans notre campagne de sensibilisation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Certains vont trouver la pilule dure à avaler.

M. Lindsay: Oui, effectivement, et les amendes imposées seront très lourdes. Je crois que la Loi prévoit une amende maximale de 100 000$ pour un seul incident.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Permettez-moi de revenir à une autre question. Je ne connais pas tous les rouages de l'administration, mais je suis toujours curieux de savoir combien il faudra de temps.

J'ai compris ce que vous vouliez dire quand vous avez parlé des difficultés qu'a eues le Ministère à consolider tous ces règlements concernant le transport des marchandises dangereuses, par opposition à un ministère qui connaissait bien le transport aérien et qui pouvait vous parler en des termes que les deux parties pouvaient comprendre.

Pourquoi s'est-on opposé aux règlements de l'OACI? Qui a d'abord dit que les transporteurs devraient en être exemptés pour le transport intérieur? Comment en est-on arrivé à cela? Où les choses ont-elles commencé?

M. Lindsay: Au départ, le règlement devait s'appliquer à tous les moyens de transport, mais on s'est rendu compte que l'on ne pouvait pas expédier des marchandises à l'étranger à moins de se conformer aux règlements de l'OACI. Je crois que la résistance venait en partie du fait qu'il s'agit de règles élaborées ailleurs qu'au Canada.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, il ne me reste qu'à remercier M. Lindsay de son témoignage et de son exposé.

M. Lindsay: Je tiens moi-même à remercier le Comité de m'avoir entendu. Si ces modifications ne sont pas sur mon bureau demain après-midi, il se peut que je revienne.

Le président: Et vous serez tout à fait le bienvenu, monsieur.

La séance est levée.

Première session de la
Trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Book Tarif
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Issue No. 5

Fifth proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

Available from the Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Air Transport Association of Canada:

Mr. G. E. Lindsay, Vice-President, Government Affairs.

From C.P. Rail:

Mr. J. P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance;

Mr. E. Gemmell, Manager Dangerous Commodities.

De «Air Transport Association of Canada»:

M. G. E. Lindsay, vice-président pour les affaires gouvernementales.

De C.P. Rail:

M. J. P. Kelsall, vice-président, opération et entretien;

M. E. Gemmell, administrateur des services aux marchandises dangereuses.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 28, 1985

Issue No. 5

Fifth proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 28 mai 1985

Fascicule nº 5

Cinquième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (or Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald (*Cape Breton*)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (ou Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald (*Cap-Breton*)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 MAI 1985
(6)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit aujourd'hui à 20 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Robert Muir, vice-président.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Fairbairn, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir, Stollery et Turner. (7)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du Canadien national:

MM. Gerry Rath, coordonnateur du système de service et

D. L. Fletcher, vice-président des opérations.

De «Dominion Marine Association»:

MM. T. Norman Hall, président et

P. L. Bender, directeur de la réglementation maritime.

De l'Association canadienne des Chefs de pompiers:

MM. B. Bonser, ancien président, chef des pompiers de Toronto;

W. Beattie, chef des pompiers de Calgary et

P. Clark, ancien président, chef des pompiers de St-Jean, N.-B.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

Le vice-président présente MM. D. L. Fletcher et G. Rath.

M. D. L. Fletcher fait une déclaration et, avec M. G. Rath, répond aux questions.

A 20 h 20, le sénateur Langlois occupe le fauteuil.

Le président présente MM. T. N. Hall et P. L. Bender.

M. T. N. Hall fait une présentation et, avec M. P. L. Bender, répond aux questions.

Le président présente MM. P. Clark, W. Beattie et B. Bonser.

M. P. Clark fait une déclaration et, avec MM. B. Bonser et W. Beattie, répond aux questions.

L'honorable sénateur Stollery propose,

Qu'aux termes de l'article 83 du Règlement, des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés aux trois témoins de l'Association canadienne des chefs de pompiers; MM. W. Beattie, B. Bonser et P. Clark.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 28, 1985
(6)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:15 p.m., the Vice-Chairman, the Honourable Senator Robert Muir, presiding.

Present: The Honourable Senators Bielish, Fairbairn, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir, Stollery and Turner. (7)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From Canadian National:

Mr. Gerry Rath, System Co-ordinator, Commodity;

Mr. D. L. Fletcher, Vice-President, Operations.

From the Dominion Marine Association:

Mr. T. Norman Hall, President;

Captain P. L. Bender, Manager, Marine Regulations.

From the Canadian Association of Fire Chiefs:

Mr. B. Bonser, Past President, Toronto Fire Chief;

Mr. W. Beattie, Calgary Fire Chief;

Mr. P. Clark, Past President, St. John Fire Chief.

In compliance with its Order of Reference dated February 14, 1985, the Committee resumed consideration of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, and any matter relating thereto.

The Vice-Chairman introduced Mr. Fletcher and Mr. Rath.

Mr. Fletcher made a statement and he and Mr. Rath answered questions.

At 8:20 p.m. the Honourable Senator Langlois took the Chair.

The Chairman introduced Mr. Hall and Captain Bender.

Mr. Hall made a presentation and he and Captain Bender answered questions.

The Chairman introduced Mr. Clark, Mr. Beattie and Mr. Bonser.

Mr. Clark made a statement and he, Mr. Beattie and Mr. Bonser answered questions.

The Honourable Senator Stollery moved,—

THAT the three witnesses from the Canadian Association of Fire Chiefs (Mr. Beattie, Mr. Bonser and Mr. Clark) be paid a reasonable sum for their travel and living expenses, as provided under Senate Rule 83.

The question being put on the motion, it was agreed to.

A 21 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

At 9:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 28, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8.00 p.m. for the purpose of inquiring into the subject matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

Senator Robert Muir (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Honourable senators, I am Senator Muir and I am replacing our distinguished chairman, Senator Langlois, who will be here at any moment.

We will deviate a little from our schedule this evening. First of all we will hear from Mr. Douglas Fletcher, Vice-President of Operations, Canadian National and Mr. Gerry Rath, who is the Systems Coordinator, Commodity, also at Canadian National. Therefore I have switched our program around; the last shall be first and the first last. Those who were supposed to be here but did not come will have to be heard later.

Go ahead, Mr. Fletcher.

Mr. Douglas L. Fletcher, Vice-President of Operations, Canadian National: Thank you very much, Mr. Chairman. Honourable senators, it is indeed a pleasure for me to appear before such a prestigious committee. I appreciate having this opportunity to offer a few remarks on a subject that we at CN take very seriously; that is, the transportation of dangerous commodities.

Firstly, I would like to commend the Minister of Transport and his staff of the Dangerous Goods Branch for their tenacity in overcoming substantial impediments inherent in a project of such magnitude as the promulgation of a multi-modal code of regulations.

The Deputy Chairman: Honourable senators, I see that Senator Langlois, our distinguished chairman, is now with us.

Mr. Chairman, I would like to introduce to you Mr. Douglas Fletcher and Mr. Rath from Canadian National.

Mr. Fletcher: Thank you, Mr. Chairman.

CN was generally in favour of the multi-modal code of regulations. Co-operation was always given, although at times it was necessary for CN to stress modal differences that should be reflected in the regulations. Most differences have now been overcome, but considerable effort was required to ensure that CN could meet the July 1, 1985 deadline. However, reciprocity and some documentation problems remain, and are our most serious concerns.

Regarding the deadline, upon receipt of the February 6, 1985 gazetted version of the regulations, CN recognized the importance of dangerous goods training and immediately put together a team to review the regulations and to develop an approach for the training of some 24,500 employees. Outside assistance was solicited to print the training material, and

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 28 mai 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

Le sénateur Robert Muir (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, je suis le sénateur Muir et je remplace notre éminent président, le sénateur Langlois, qui va arriver.

Nous allons quelque peu modifier notre horaire de ce soir. Premièrement, nous entendrons le témoignage de M. Douglas Fletcher, vice-président des opérations du Canadien National et ensuite celui de M. Gerry Rath, coordonnateur du système de service, également du Canadien National. J'ai donc inversé l'ordre de comparution des témoins. Ceux qui ne se sont pas présentés devront témoigner plus tard.

Vous avez la parole, monsieur Fletcher.

M. Douglas L. Fletcher, vice-président des opérations, Canadien National: Merci, monsieur le président. Honorables sénateurs, c'est un plaisir pour moi de comparaître devant un comité si prestigieux. Je suis heureux d'avoir l'occasion de faire connaître mon point de vue sur un sujet que le CN prend très au sérieux; c'est-à-dire celui du transport des marchandises dangereuses.

Tout d'abord, je voudrais féliciter le ministre des Transports et le personnel de la section du transport des marchandises dangereuses qui ont su franchir les nombreux obstacles que présente un projet d'une telle envergure comme celui de la mise en application de règlements multimodaux.

Le vice-président: Honorables sénateurs, le sénateur Langlois, notre éminent président, vient d'arriver.

Monsieur le président, je voudrais vous présenter MM. Douglas Fletcher et Rath du Canadien National.

M. Fletcher: Merci, monsieur le président.

Le CN favorise, de façon générale, l'adoption de règlements multimodaux. Il s'est toujours montré prêt à collaborer, même si, à certains moments, il lui était nécessaire de souligner les différences modales qui devaient être reflétées dans le Règlement. La plupart des problèmes ont été réglés, mais le CN a été obligé de faire des efforts considérables pour s'assurer qu'il respecterait le délai du 1er juillet 1985. Toutefois, il reste encore des problèmes à résoudre, notamment ceux des accords de réciprocité et des documents, qui constituent nos principales préoccupations.

En ce qui concerne le délai imposé, dès qu'il a reçu la version officielle datée du 6 février 1985 du Règlement, le CN a reconnu l'importance de la formation en matière de marchandises dangereuses et a constitué immédiatement une équipe pur passer en revue les Règlements et élaborer un programme de formation à l'intention de quelque 24 500 employés. Nous avons fait appel à des gens de l'extérieur pour imprimer les

[*Text*]

training instructors were recruited from other assignments. The training programs were in the field by May 1, 1985.

While CN strongly supports mandatory training and anticipates better documentation from shippers because of it, a later implementation date would have saved a portion of the total training cost of $1.4 million, especially in the printing of material and the number of instructors required. Nevertheless, in recognizing its obligations, CN will meet the deadline of July 1, 1985.

Another field affected by the deadline is the alteration of some computer programs to accept the new format of the shipper's documents. CN is proud to be recognized as a leader in this field and, consequently, is somewhat frustrated at not being able to adjust its programs quickly enough to reflect the documentation changes in order to meet the July 1 date. This does not mean that CN will be unable to meet the requirements of the regulations as of July 1. We will have the consignor's shipping document accompany the shipment from origin to destination as required by the regulations. If the document becomes lost, however, CN must then obtain a copy from its origin carload centre, rather than by computer generation as is currently the case.

While we are making every effort to have these programs modified, it appears that the earliest this can be achieved will be November 1, 1985 at a cost of $78,000. During the interim, cars could be delayed waiting for a copy of the shipping document to be forwarded from the origin carload centre.

The final area of concern, and perhaps the most serious, is that of reciprocity. For instance, CN delivers in interchange an average of 26,000 carloads and receives an average of 4,500 carloads of regulated commodities annually from the United States. In addition, we handle about 2,300 cars in "bridge traffic" between U.S. points across Canada. In view of the new Canadian regulations, we are concerned that cars from a United States origin will require re-placarding or re-documentation at the border before they can be accepted for transport in Canada. By whom and at whose expense is unclear.

Unless the United States authorities alter their regulations, U.S. origin shippers cannot comply with Canadian regulations without violating their own while the car is being transported within the United States. The same concerns apply to international container shipments received at ports from overseas, although the volumes are considerably less.

CN is in favour of uniformity; however, we have lived with minor differences between regulatory agencies in the past. In our view, it would be prudent to maintain the *status quo* on these international shipments rather than creating confusion, car delay and expense by attempting to change placards and documentation at border points. If not, most certainly United States and overseas shippers will look carefully for an alternative, particularly when the traffic is bridge movements, rather than run the risk of a shipment being held or, at the very least, delayed at a border point or port locations.

[*Traduction*]

manuels d'introduction et nous avons recruté des instructeurs affectés à d'autres tâches. Les programmes de formation étaient prêts le 1er mai 1985.

Le CN appuie fortement le principe de la formation obligatoire et s'attend à revevoir des documents plus complets des expéditeurs; toutefois, si la date d'entrée en vigueur avait ét repoussée, nous aurions pu épargner une partie des coûts de formation, évaluée à 1,4 millions de dollars, notamment en ce qui concerne l'impression des manuels et le nombre d'instructeurs requis. Toutefois, le CN est conscient de ses obligations et respectera l'échéance du 1er juillet 1985.

Toujours dans le même ordre d'idées, nous avons été obligé de modifier certains de nos programmes informatiques pour les adapter au nouveau document d'expédition. Le CN est fier de jouer un rôle de chef de file dans ce domaine et se sent donc un peu frustré à l'idée qu'il ne sera pas en mesure de modifier ces programmes avant le 1er juillet. Cela ne veut pas dire que le CN ne sera pas en mesure de satisfaire aux exigences du Règlement, dès le 1er juillet. Le document d'expédition doit accompagner la marchandise du point d'origine au point de destination, comme l'exigent les règlements. Si le document disparaît, le CN doit en obtenir une copie du centre de chargement et non pas de l'ordinateur, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Bien que nous fassions tout en notre pouvoir, la modification des programmes ne pourra être terminée que le 1er novembre 1985, à un coût de 78 000 $. Dans l'intervalle, les wagons pourraient être retenus en attendant que l'on reçoive une copie du document d'expédition du centre de chargement original.

La dernière question qui nous préoccupe, et qui est peut-être plus sérieuse, est celle des accords de réciprocité. Par exemple, le CN expédie en moyenne 26 wagonnées et reçoit en moyenne tous les ans 4 500 wagonnées de marchandises réglémentées des États-Unis. En outre, environ 2 300 wagons transitent entre deux points aux États-Unis en passant par le Canada. Compte tenu des nouveaux règlements canadiens, nous sommes inquiets du fait qu'il nous faudra obtenir de nouvelles plaques et de nouveaux documents à la frontière pour les wagons provenant des États-Unis avant qu'ils puissent être autorisés à entrer au Canada. On ne sait pas encore qui devra en assumer la responsabilité ni les coûts.

Si les autorités américaines ne modifient pas leurs règlements, les expéditeurs américains ne pourront se conformer aux règlements canadiens sans violer les leurs, pendant que le wagon transite aux États-Unis. Le même problème s'applique aux envois internationaux expédiés par bateau, bien que leur volume ne soit pas aussi important.

Le CN est en faveur de l'uniformité; toutefois, nous avons su nous adapter dans le passé aux différences mineures qui existent entre les organismes de réglementation. D'après nous, il serait plus prudent de maintenir le statu quo à l'égard des envois internationaux que de créer confusion, retards et dépenses supplémentaires en essayant de changer les plaques et les documents à la frontière. A défaut de cela, la plupart des expéditeurs américains et étrangers tenteront de trouver une autre solution, surtout pour le trafic en transit, au lieu de courir le

[*Text*]

Mr. Chairman, that outlines very briefly the only remaining concerns that CN has with these regulations. If we can assist your committee in any way by answering questions, we will be prepared to do so. I have with me our specialist in this area, Mr. Gerry Rath, who will assist me whenever I get in over my head in the technical aspects of this bill. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fletcher. Honourable senators, you will allow me to thank my good friend, Senator Muir, for having taken my place at the beginning of the meeting. Unfortunately I had a previous commitment and could not be here at the opening of the meeting. Thank you very much, Senator Muir.

Senator Fairbairn: At the conclusion of your remarks, when talking about out-of-country shippers, you said that they might be tempted to take a second look if the *status quo* is not maintained and the new regulations come into effect immediately. What did you mean by the words "take a second look"?

Mr. Fletcher: A United States shipper, particularly in the case of traffic moving between two United States points, but bridging across Canada, such as between Fort Erie and Niagara Falls, has alternatives to that routing. Rather than risk the delay that might be involved in replacarding for moving in Canada, and revising documentation, he might just choose to route that traffic around the south side of Lake Erie to avoid confusion.

Certainly, if the documentation and placarding problems at the border become a serious matter for the importation into Canada of U.S. traffic, these international chemical companies may find other sources and other means of transport.

Senator Fairbairn: Presumably with Canada's deadline the United States is not going to change its regulations to conform to ours. What prospects do you see of the *status quo* being maintained?

Mr. Fletcher: We keep hoping that as late as 30 days from July 1 there may be an opportunity to arrive at either a continuation of the existing regulations to prevent this problem at the border, or that the United States will agree to reciprocity and allow Canadian regulations to prevail for movement in the United States on goods being directed towards Canada.

Barring that, we are going to have to come up with some way of revising the documents and the placarding on the affected traffic before allowing it to enter Canada. We are anticipating that we will have to make arrangements with the American railways delivering to us to effect that change before we even accept that traffic on Canadian trackage in the interchange process.

As I said, we are hopeful that these regulations may become reciprocal, and that this problem can be avoided, but we are watching it very carefully. If we see no movement in this direction, we will have to establish very stringent procedures at the border points for United States deliveries.

[*Traduction*]

risque de voir leur envoi retenu ou, du moins, retardé à la frontière ou dans un port.

Monsieur le président, voilà quelles sont en gros les dernières préoccupations du CN concernant ces règlements. Nous sommes prêts à répondre aux questions du Comité, si cela peut lui être utile. Je suis accompagné de notre spécialiste en la matière, M. Gerry Rath, qui m'aidera à traiter des aspects techniques du projet de loi. Merci.

Le président: Merci, monsieur Fletcher. Honorables sénateurs, je voudrais remercier mon bon ami, le sénateur Muir, de m'avoir remplacé. Malheureusement, j'avais un autre engagement et je ne pouvais être ici au début de la réunion. Merci, sénateur Muir.

La sénatrice Fairbairn: A la fin de votre exposé, lorsque vous avez fait état des expéditeurs étrangers, vous avez dit qu'ils seraient tentés de reconsidérer la situation si le statu quo n'est pas maintenu et si les nouveaux règlements entrent en vigueur immédiatement. Que vouliez-vous dire par là?

M. Fletcher: En ce qui concerne le trafic dont les points de départ et d'arrivée sont aux États-Unis mais qui transite par le Canada, comme entre Fort Erié et Niagara Falls, l'expéditeur américain peut employer d'autres routes. Plutôt que d'être obligé d'obtenir de nouvelles plaques pour transiter par le Canada et de réexaminer les documents, il peut choisir de passer par le côté sud du Lac Erié pour éviter toute confusion.

Évidemment, si les problèmes liés aux documents et aux plaques à la frontière risquent de nuire à l'importation, au Canada, de marchandises américaines, les fabricants internationaux de produits chimiques trouveront d'autres sources et d'autres modes de transport.

La sénatrice Fairbairn: De toute évidence, compte tenu des délais imposés au Canada, les États-Unis ne changeront pas leurs règlements pour les adapter aux nôtres. Quels avantages le maintien du statu quo peut-il nous procurer?

M. Fletcher: Nous espérons que, d'ici la fin juillet, nous aurons l'occasion de trouver une solution, c'est-à-dire soit maintenir les règlements actuels pour éviter ce problème à la frontière, soit conclure un accord de réciprocité avec les États-Unis et permettre aux règlements canadiens de régir le transport aux États-Unis de marchandises devant transiter par le Canada.

A défaut de cela, nous devrons trouver le moyen de modifier les documents et les plaques du trafic concerné avant qu'il puisse entrer au Canada. Nous serons obligés de faire des arrangements avec les services ferroviaires américains qui nous livrent des marchandises avant de pouvoir accepter ce trafic sur les voies canadiennes.

Comme je l'ai dit, nous espérons que ces règlements seront réciproques et que nous pourrons éviter ce problème. Nous étudions soigneusement la question. Si rien ne se fait de ce côté là, nous serons obligés d'appliquer des règlements très sévères à la frontière aux marchandises provenant des États-Unis.

[*Text*]

Senator Fairbairn: What kind of volume are you talking about?

Mr. Fletcher: Approximately 4,500 cars a year come into Canada from the United States. I think 2,300 are bridged across Canada as a short route between American points.

Senator Turner: Mr. Fletcher, on roadways in Canada and the United States there are signs designating restaurants and fuel stops. The signs are of an international nature. We are trying to move dangerous goods under American regulations, Canadian regulations and United Nations regulations. What do you suggest we do so that there is one code for the world?

I have a CPR consist that says, "solid, STCC Code, United Nations Code 1759, commodity." All that says is that the product is corrosive. A conductor would just look at that and wonder what it meant.

I met with groups from the CNR and the CPR on Saturday, and they told me that they think that this is just a big joke because there are currently trains operating with missing placards, and the car department people on the CNR are not supplied with a train consist.

I was told that you run trains through London, Ontario, at 50 miles an hour and that when the car man calls the dispatcher to get a train line-up, he cannot get one. If the inspector is in the yard when the train comes through, he inspects it, but that is only one man, so they send out a crew on the other side, but they do not care what is wrong with the train because they do not know anything about regulations in any event.

I was told that four cars that were not in the train were listed as being in the train, and that one car carried dangerous goods. These are the things that are bothering those employees.

A representative of the CPR appeared before the committee and told us that those employees are given three hours' instruction. I talked to a man who received one half hour of instruction. He told me he received a slide presentation and that the instructor told him that various things did not apply and various steps were outdated. That is what is really bothering the employees.

They told me that there should be a standard publication for North America and South America. They asked me why there were delays in the regulations coming into force, that they should apply and apply fast and furious so that everybody knows where they stand when they go to work. They also told me that the placarding system was a circus. They showed me instructions from the CPR that said that carriers "must place missing or unreadable placards on loaded and empty cars in transit." One train goes from Montreal to Windsor without stopping, and that is a long distance. If there is no placard, what do you do?

Most of the CNR and CPR employees are really concerned about what is going on. Most of them do a good job, and their

[*Traduction*]

La sénatrice Fairbairn: De quel volume s'agit-il?

M. Fletcher: Environ 4 500 wagons par année arrivent au Canada des États-Unis. Environ 2 300 transitent par le Canada, qui sert de raccourci entre deux points aux États-Unis.

Le sénateur Turner: Monsieur Fletcher, on trouve sur les autoroutes canadiennes et américaines des panneaux indiquant les restaurants et les stations-services. Ces panneaux sont internationaux. Nous essayons de transporter des marchandises dangereuses en respectant les règlements des États-Unis, du Canada et des Nations unies. Que devons-nous faire, d'après vous, pour qu'il n'y ait qu'un seul code à l'échelle internationale?

J'ai un avis de composition du CP qui dit, «solide, code STCC, code 1759 des Nations unies, marchandises.» Tout ce que cet avis dit, c'est que le produit est corrosif. Le chef de train qui jette un coup d'œil sur cet avis peut très bien se demander ce que cela veut dire.

J'ai rencontré des représentants du CN et du CP samedi, et ils m'ont dit que tout ceci n'est qu'une farce car il y a des trains qui circulent sans plaques. Le personnel du service des wagons du CN n'obtient pas de copie de l'avis de composition.

J'ai appris qu'il y a des trains qui traversent London, Ontario, à une vitesse de 50 milles à l'heure et lorsque l'agent de train appelle le régulateur pour obtenir un bulletin de composition, il lui est impossible d'en obtenir une copie. L'inspecteur, s'il se trouve sur place à l'arrivée du train, inspecte le train, mais il est seul. Les autres envoient donc une équipe, mais cela leur importe peu de savoir ce qui ne va pas avec le train parce qu'ils ne connaissent pas les règlements.

J'ai appris que quatre des wagons qui ne faisaient pas partie du train avaient été consignés sur le bulletin; un de ceux-ci transportait des marchandises dangereuses. Voilà le genre de problème qui préoccupe les employés.

Un des représentants du CP a comparu devant le Comité et nous a dit que ses employés reçoivent une formation de trois heures. J'ai parlé à un employé qui n'a reçu qu'une demi-heure de formation. On lui a montré des diapositives et l'instructeur lui a dit que diverses choses étaient inutiles et que diverses étapes étaient dépassées. C'est ce qui inquiète les employés.

Ils m'ont dit qu'il devrait y avoir un manuel normalisé pour l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud. Ils m'ont demandé pourquoi la mise en application des règlements était retardée, qu'il faudrait les appliquer dès maintenant pour que tout le monde sache à quoi s'en tenir. Ils m'ont dit que le système des plaques était ridicule. Ils m'ont montré des directives du CP qui disaient que les transporteurs doivent apposer les plaques absentes ou illisibles sur les wagons en transit, vides ou pleins. Un train peut se rendre de Montréal à Windsor sans arrêter. C'est une très longue distance à parcourir. Que faites-vous s'il n'est pas muni de plaques?

La plupart des employés du CN et du CP sont très inquiets de ce qui se passe. La plupart font du bon travail; leur tâche

[*Text*]

job is a tough one. They are on call 24 hours a day and on some days they have to double up. I think we should lessen the tension for those employees handling dangerous goods.

I suggest that we do something to change the publications so there is one standard code in North America.

Mr. Fletcher: I certainly agree with the suggestion that a universal standard be used. As I said in my opening comments, we are in favour of standardization for all modes and for all countries. In fairness to the staff that put together these regulations, they had what I would describe as a Herculean job. They had to take a number of modes of transport, many of which had no regulation, and merge them into some that had regulations, often regulations emanating from different jurisdictions, and in a fairly short period of time, for the size of the task they were faced with, come up with their best view of a standardized code.

We have worked closely with Transport Canada staff over the past six years on this. We have watched them wend their way through this morass of conflicting and overlapping jurisdictions, some with regulations and some without. So, we are certainly in favour of standardization.

I am not sure I am qualified to suggest which format would best serve an international standard, whether it be the U.N. standard, the Canadian standard or the American standard.

In terms of delaying the implementation, I realize that they have been under some pressure to delay implementation. I would hasten to say that we have not been adding to those pressures. When the regulations were presented on February 6, we were concerned about some of the time-frames we were going to have to react to, but determined that it was in our best interests, and certainly as responsible citizens, in the country's best interests, to try our very best to implement these regulations without suggesting any delay.

In terms of placards being missing, you are quite correct in that it is the railway's responsibility to replace those placards. Of course, there is always discussion as to how far it is appropriate to operate a car with a placard that has blown off or, indeed, been removed. We have worked closely with the Railway Transport Committee to define our car inspection and service locations to come to a reasonable solution with their approval to define the locations at which we would maintain a staff capable of replacing placards, and to stock all placards required.

I am not sure what CP's process is in respect of training. We have been building on training that started back around 1971. It was in the fall of 1971 that we implemented an induction training program for new trainmen as part of a package of defining the promotion avenues for running trade service, which saw locomotive engineers being promoted from the ranks of conductors and yard foremen. That induction program included two and one-half hours of training on dangerous commodities. This was training that we developed from our own rules and regulations in respect of the handling of dangerous commodities, plus those in existence at that time under the railroad transport regulations.

[*Traduction*]

n'est pas facile. Ils sont de service 24 heures sur 24 et, certains jours, ils doivent travailler deux quarts de suite. Je crois qu'il faut réduire la pression que ressentent les employés qui manipulent des produits dangereux.

Il faut faire quelque chose pour modifier les publications de sorte qu'il n'y ait qu'un seul code pour l'Amérique du Nord.

M. Fletcher: Je conviens qu'il faudrait utiliser une norme universelle. Comme je l'ai dit au début, nous favorisons l'idée de normaliser tous les modes pour tous les pays. Pour être juste envers ceux qui ont mis au point ce règlement, je dirais qu'ils ont accompli un travail monumental. Ils ont dû prendre un certain nombre de modes de transport, dont bon nombre n'étaient pas assujettis à des règlements, les combiner à d'autres qui étaient souvent régis par des règlements émanant de juridictions différentes, et mettre au point en très peu de temps, si l'on tient compte de l'importance de la tâche qu'ils devaient accomplir, le code normalisé le plus efficace qui soit.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada au cours des six dernières années. Ils ont réussi à démêler un monceau de règlements contradictoires, qui se chevauchaient et qui parfois étaient inexistants. Nous sommes donc en faveur de la normalisation.

Je ne crois pas avoir les compétences voulues pour décider quelle norme internationale serait la plus adéquate, que ce soit la norme des Nations-unies, la norme canadienne ou la norme américaine.

Je me rends compte qu'ils ont été obligés de retarder la mise en application du règlement. Je tiens à préciser que nous n'avons exercé aucune pression sur eux. En recevant les règlements le 6 février, nous avons éprouvé des inquiétudes au sujet de certains des délais que nous devions respecter. Toutefois, nous avons décidé qu'il était dans notre intérêt et, en tant que citoyens responsables, dans l'intérêt du pays, d'essayer de faire tout en notre pouvoir pour appliquer ces règlements sans délai.

En ce qui concerne les plaques manquantes, vous avez raison de dire qu'il revient au service ferroviaire de les remplacer. Évidemment, on pourrait discuter longuement de l'opportunité d'exploiter un wagon dont la plaque a été emportée par le vent ou, en fait, a été retirée. Nous avons collaboré avec le Comité des transports par chemins de fer pour établir nos lieux d'inspection et d'entretien des wagons, de trouver des endroits qui leur conviendraient et où nous pourrions affecter une équipe capable de remplacer des plaques et de stocker les plaques nécessaires.

Je ne sais pas de quelle façon procède le Canadien Pacifique pour la formation. Nos programmes de formation remontent à 1971. C'est à l'automme de cette même année que nous avons mis sur pied un programme de formation à l'intention des nouveaux agents de train en vue de définir les possibilités d'avancement offertes dans le domaine de l'exploitation où les conducteurs de locomotive étaient promus du rang de chef de train et de chef de gare de triage. Le programme comprenait deux heures et demie de formation en matière de marchandises dangereuses. Ce programme a été élaboré à partir de nos propres règlements sur le transport des marchandises dangereuses, plus

[*Text*]

That training was built upon at two-year intervals, when the man was promoted and re-examined. When we came to 1979 and the regulations that came about as a result of the Grange Inquiry, we had a residual amount of knowledge in the running trades and in the clerical forces, as well as in the supervision of the equipment department. This was broadened following the Mississauga Inquiry to include the new regulations enacted at the time and some of the experiences we gained from that inquiry.

When we were faced with the training required for the regulations that are going into effect on July 1 next, we really did not have to start from scratch. We had a considerable knowledge base upon which to build.

Together with the outside consultants we have hired to help us with the material and the putting into place of a number of special instructors, we are going to be able to meet all of the training requirements, with everyone trained in respect of these regulations as of July 1 next.

We also decided to take the regulations as gazetted and train on what one might call the most restrictive scenario, knowing that, while there were possible amendments coming, those amendments would result in a relaxation of the regulations as opposed to additions thereto. We took the position that it would be easier to train our personnel and then tell them that, in a shorter time-frame, certain aspects of the regulations had been modified, rather than to wait and train on the basis of the modified regulations.

We are going to have a very busy month of June; we have had a very busy month of May. We are convinced that we are going to meet the deadline.

Senator Turner: What do you do with part loads? In the situation I have in mind, a crew member lifted a car at Brantford out of Johnson Wax in which one commodity was classified "dangerous." The part load was washing fluid, butane and propane tanks, and the car was not placarded at all. That is taking a big gamble.

Mr. Fletcher: If there is a part load, the commodity that is the most restricted would be the commodity restriction that would apply to the entire load. A car without a placard should not have been lifted by the crew, nor should it have been offered by the shipper without the documentation and the placard that goes along with it.

We are hopeful that, with these regulations applying to the shipper as well as the railway, the standardization of the regulations will eliminate those kinds of incidents, incidents that have plagued us in the past.

Senator Turner: Why the extra handling of dangerous goods? I have in mind a situation which took place either Sunday or Saturday past involving a car going from Port Robinson, Ontario, to Walford, Ontario. It was taken to the new yard on "436", and it had to return an extra mile through Bronte and Clarkson, where there are refineries. Why couldn't "387" pick the car up, take it to London, and put it on the way

[*Traduction*]

ceux qui existaient à ce moment-là en vertu des règlements sur le transport par chemin de fer.

Cette formation était donnée tous les deux ans, lorsque l'employé était promu et réévalué. En 1979, de nouveaux règlements ont été établis à la suite de la Commission Grange; nous avions une certaine expérience dans le domaine de l'exploitation et de l'administration, ainsi que dans la supervision du matériel. Ces règlements ont été élargis à la suite de l'enquête de Mississauga pour englober les nouveaux règlements mis en vigueur à ce moment-là et certaines des données tirées de cette enquête.

En ce qui concerne la formation requise par les règlements qui vont entrer en vigueur le 1er juillet prochain, nous ne sommes pas repartis à zéro. Nous avions une très vaste expérience sur laquelle nous appuyer.

Grâce aux experts-conseils de l'extérieur que nous avons engagés pour nous aider avec le manuel et les inspecteurs que nous avons recrutés, nous serons en mesure de répondre à toutes les conditions de formation, et tous nos employés serons formés dès le 1er juillet prochain.

Nous avons également décidé d'appliquer les règlements publiés dans la *Gazette* et d'assurer une formation à partir d'un scénario très restreint, tout en sachant que les modifications apportées éventuellement auraient pour effet d'assouplir les règlements plutôt que d'en ajouter d'autres. Nous avons pensé qu'il serait plus simple de former notre personnel et de lui dire par la suite que certains aspects des règlements ont été modifiés plutôt que d'attendre que les règlements soient entièrement modifiés avant d'entreprendre leur formation.

Le mois de juin sera très occupé, tout comme l'a été le mois de mai. Nous sommes convaincus de pouvoir respecter le délai.

Le sénateur Turner: Que faites-vous des chargements partiels? Dans le cas auquel je pense, un employé a chargé à Brantford un wagon provenant de chez Johnsons Wax et contenant un produit classé «dangereux». Le chargement comportait des citernes de liquides à laver, de butane et de propane, et le wagon n'était muni d'aucune plaque. C'est courir un grand risque.

M. Fletcher: Lorsqu'il y a un chargement partiel et qu'on impose les restrictions maximales sur un des produits, ces restrictions s'appliquent à tout le chargement. L'équipage n'aurait pas dû charger un wagon non muni d'une plaque et l'expéditeur n'aurait pas dû présenter le changement sans la documentation et la plaque qui doivent l'accompagner.

Le Règlement s'appliquant autant à l'expéditeur qu'au service ferroviaire, nous espérons que sa normalisation permettra d'éliminer ce genre d'incidents, qui nous ont causé beaucoup de problèmes par le passé.

Le sénateur Turner: Pourquoi transporter des marchandises dangereuses sur un autre parcours? Je pense à un cas survenu dimanche ou samedi dernier, lorsqu'un wagon allait de Port Robinson (Ontario) à Walford (Ontario). Il a été amené à la nouvelle gare de triage sur le «436», et il a dû pacourir un mille supplémentaire au retour, en passant par Bronte et Clarkson, où il y a des raffineries. Pourquoi le «387» ne pouvait-il prendre

[*Text*]

freight to Walford? Why the extra haulage of dangerous goods?

Mr. Fletcher: You are speaking of an out-of-line haul, in effect?

Senator Turner: That is right. The employees consider this to be a dangerous procedure.

Mr. Fletcher: We would like to think that every car on the railway would follow the shortest route possible between the point of origin and the point of destination. Train service marshalling and lifting and setting-off arrangements do not always permit that. I would not be concerned about handling one more car through Bronte and Oakville. It is just a part of a train that we handle as safely as we possibly can. I do not think that taking that one additional car on that route creates any kind of a hazard.

Senator Turner: You have 143 cars on a train, 9,000 tonnes, special dangerous goods. How do you expect employees to control such a train at 35 miles an hour?

Mr. Fletcher: I do not think we have any problems with our employees handling a train of that size and that length at the proper speeds. Our employees are very well qualified. Our locomotive engineers are given what is described as the best training available to a locomotive engineer in North America.

Our Gimli training centre has been operating since 1971, and part of the training includes an eight-week qualification process and a one-week review every two years. A major portion of that program relates to the Uniform Code of Operating Rules, following regulations, special instructions and train handling on a simulator train.

Our employees are quite capable of handling a train exceeding that weight and that length at any of the required speeds. We have no problem with that.

Senator Turner: I have been asked to ask you why the head-end brakeman does not have a list of the consist of the train.

Mr. Fletcher: He has radio communication with the conductor, who has the dcumentation.

Senator Turner: But there are times when the radio communication breaks down. If the train is going through a rock in the north country, the radios do not always work.

This is a safety idea that the employees have come up with and it is one that is not going to cost the company a significant amount of money.

Mr. Fletcher: One problem with that would be in keeping the documentation current. When a train makes a lift at a station that does not have computer equipment or at an industrial siding, there is the danger that the head-end trainman would be holding a list that would not be correct, whereas the conductor has the opportunity to correct that list according to the information that he is given. At all times it is the conductor's list that is the correct one. We have taken the position that incorrect information is more dangerous than the absence of

[*Traduction*]

le wagon, l'apporter à London, et l'accrocher au train collecteur à destination de Walford? Pourquoi transporter des marchandises dangereuses sur un autre parcours?

M. Fletcher: Vous parlez du transport de marchandises hors parcours?

Le sénateur Turner: C'est exact. Les employés estiment qu'il s'agit d'une façon dangereuse de procéder.

M. Fletcher: Nous voudrions que chaque wagon prenne la route la plus courte possible entre le point d'origine et le point de destination. Les dispositions de triage des trains, de chargement et de traction ne le permettent pas toujours. Je ne m'inquiéterais pas du transport d'un wagon supplémentaire via Bronte et Oakville. Il fait partie intégrante d'un train que nous exploitons de la façon la plus sûre possible. À mon avis, faire emprunter ce parcours à ce wagon supplémentaire ne présente aucun danger.

Le sénateur Turner: Un train comprend 143 wagons, soit 9 000 tonnes de marchandises dangereuses spéciales. Comment prévoyez-vous que vos employés surveilleront ce train à 35 milles à l'heure?

M. Fletcher: A mon avis, nos employés n'ont aucun problème à s'occuper d'un train de cette taille et de cette longueur aux vitesses appropriées. Ils sont très qualifiés. On a dit que nos conducteurs de locomotive reçoivent la meilleure formation qui existe dans ce domaine en Amérique du Nord.

Notre centre de formation de Gimli est ouvert depuis 1971; une partie de la formation comprend un cours d'accréditation de huit semaines et un cours de rafraîchissement d'une semaine tous les deux ans. Une partie importante de ce programme concerne le Code uniforme de règles d'exploitation, le respect du Règlement, des instructions spéciales et la conduite d'un train en simulation.

Nos employés sont fort capables de s'occuper d'un train qui dépasse ce poids et cette longueur à quelque vitesse requise que ce soit. Cela ne nous pose aucun problème.

Le sénateur Turner: On m'a prié de vous demander pourquoi le serre-frein de tête ne dispose d'aucune liste de composition des trains.

M. Fletcher: Il est en communication radio avec le conducteur, qui a la documentation en main.

Le sénateur Turner: Mais il arrive que la communication radio soit défectueuse. Lorsque le train passe par des rochers dans le nord du pays, les radios ne fonctionnent pas toujours.

C'est une idée que les employés ont eu pour assurer la sécurité, et elle ne coûtera pas très cher à la société.

M. Fletcher: Un problème serait de tenir la documentation à jour. Lorsqu'un train prend un chargement à une gare où il n'y a aucun ordinateur ou encore, à une voie d'évitement industrielle, le serre-frein de tête risque de disposer d'une liste inexacte, tandis que le conducteur a la possibilité de la corriger selon les renseignements qu'il reçoit. La liste du conducteur est toujours la bonne. Nous sommes d'avis que, dans ce cas précis, il est plus dangereux de disposer de renseignements erronés que de n'en disposer d'aucun. Pourvu qu'il y ait contact radio

[*Text*]

the information in that particular case. Given that there is radio contact with the conductor and a requirement for the placarding of the car, the head-end brakeman has all of the information that he is going to require.

Senator Turner: What about the carman who cannot get a line up? Don't you think it is common sense for a carman to have a train list? If a car man applies to a dispatcher for a train list, he should receive one.

It makes a lot of sense for the carman, once he has finished the coupling up of a train, to be able to move over and take a look at another train. If he had a train list, he could do that.

Mr. Fletcher: Are you talking about the train consist, or what we would term—

Senator Turner: The line-up of trains coming. Most of those go to the dispatcher at 4 o'clock, when he goes on duty.

Mr. Fletcher: That is available to the supervisor of the particular yard. It is his responsibility to impart it to any of the employees in the yard who have need of that information. There are specific times of the day at which the despatcher issues broadcast line-ups, as we call them. There are follow-up line-ups issued for specific purposes at specific times during the day. In the case of London east, when both you and I worked there, the train despatcher gave the operator the line-up; the operator gave it to the general yardmaster; the general yardmaster got on the yard phone and passed that to the top end and the bottom end, to Maitland Street and the whole bunch; and I think that's still the whole process.

Senator Turner: I understand it is not. The carman calls up to get the list and he cannot get it. So your trains are running through at 50 miles an hour, and some are looked over and some are not. To me that is wrong.

Mr. Fletcher: Anything that carman is required to inspect, he would have the information on it. But there are trains that go through London that the carman is not required to inspect, because it has complied with the inspection at other stations agreed upon with the RTC.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Macdonald (Cape Breton): Are these new regulations more stringent than the regulations you were working with before?

Mr. Fletcher: I would not say they are much more stringent. They are more stringent, and they are more universally applied; and I guess we would applaud that. In the rail industry we have been under regulations of various degrees for a number of years, and sometimes we think perhaps that we are immune to the impact of further regulations. I think that what these regulations have done is to standardize our handling of dangerous goods between all modes, and for the first time we have brought the shipper into the action.

One of our problems in the past is that with the Railway Transport Committee having regulations, and their regulations

[*Traduction*]

avec le conducteur et que le wagon soit muni d'une plaque, le serre-frein de tête a tous les renseignements dont il aura besoin.

Le sénateur Turner: Qu'arrive-t-il lorsque le cheminot ne peut avoir une liste de la composition des trains? Ne pensez-vous pas qu'il soit logique qu'il en ait une? S'il en demande une à un expéditeur, il devrait l'obtenir.

Il est très logique que le cheminot, lorsqu'il a fini d'accrocher les wagons d'un train, puisse aller en examiner un autre. S'il avait une liste de la composition des trains, il pourrait le faire.

M. Fletcher: Parlez-vous du préavis de composition et d'utilisation des trains, ou de ce que nous pourrions appeler—

Le sénateur Turner: La composition des trains qui arrivent. La plupart de ces listes sont envoyées au régulateur à 4 heures, lorsqu'il prend son service.

M. Fletcher: La liste est remise au surveillant de la gare de triage en cause. Il lui incombe de la remettre à tout employé de la gare de triage qui aurait besoin de ces renseignements. Le régulateur distribue des listes de diffusion, comme nous les appelons, à des heures précises de la journée. Il s'agit de listes de suivi distribuées à des fins précises et à des moments précis de la journée. Dans le cas de London-Est, lorsque vous et moi travaillions à cet endroit, le régulateur donnait la liste au conducteur, qui la remettait au chef de gare de triage, qui à son tour la communiquait par téléphone à tous les échelons, à la rue Maitland, etc; je crois qu'on procède encore ainsi.

Le sénateur Turner: Je ne crois pas. Le cheminot appelle pour obtenir la liste, mais il ne peut l'obtenir. Ainsi, vos trains passent à 50 milles à l'heure, et certains sont examinés, d'autres non. À mon avis, c'est une mauvaise façon de procéder.

M. Fletcher: Le cheminot a les renseignements voulus sur tout ce qu'il est tenu d'inspecter. Mais il n'est pas tenu d'inspecter certains trains qui passent par London, parce qu'ils sont conformes à l'inspection effectuée dans d'autres gares et approuvés par la CTF.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le nouveau Règlement est-il plus rigoureux que le précédent?

M. Fletcher: À mon avis, il n'est pas beaucoup plus rigoureux, mais il l'est davantage et s'applique d'une façon plus universelle; je présume que nous en serons heureux. Dans le secteur ferroviaire, nous sommes assujettis à des règlements à divers degrés depuis un certain nombre d'années, et nous pensons parfois que nous sommes peut-être immunisés contre l'incidence d'autres règlements. Je pense que le Règlement a permis de normaliser le transport de marchandises dangereuses par tous les moyens de transport, et pour la première fois nous avons fait participer l'expéditeur.

Un des problèmes que nous avons connus par le passé, c'est que le Comité des transports ferroviaires ayant un règlement

[*Text*]

applying only to the rail side of the house, the only way they could get at the shipper to make him do a better job was to come through us. That put us in conflict on occasions with our shippers. Having done that, we would look across the fence and see our competitors with rubber tires instead of flanged wheels pulling into that shipper's yard and taking our traffic away from us because it was less hassle for the shipper to deal with the trucker than it was to deal with the regulations of the railroad.

I believe there is a significant increased danger in the handling of regulated commodities on highways, compared to the railways. While it may have had traffic implications for us, it certainly has more than traffic implications for the nation as a whole.

So, yes, the regulations are more stringent. They are broader based. They are more comprehensive. But I think the plus is that they are standard regulations applying to all modes and all parties in the process; and we are quite prepared to accept the additional requirements of the regulations, because we think that the standardization and the broadening of the responsibility overcomes any disability that that would create.

Senator Macdonald (Cape Breton): Do you and the other railroads have a common set of standards with regard to the carrying of these dangerous goods?

Mr. Fletcher: Yes. Certainly now, under these regulations, they will be standard. That portion of the railway's performance that was regulated by the RTC heretofore was standard. But both railways did different things in addition to any regulations that were not standard. They were the result of physical circumstances and experience. But I think that with these regulations, and the input that the railways have had into the regulations, we see these regulations now as being all—encompassing sufficient to eliminate any of our own internal ad hoc restrictions that we might have applied. We will comply with the regulations and probably that will suffice.

Senator Macdonald (Cape Breton): You mentioned earlier the difficulty you might have if some documents were lost. But that would not be a common occurrence, would it?

Mr. Fletcher: No. It is a very rare occurrence. But we have made some effort to set up our computer program, so that if a shipper document is lost in transit, we can generate a new one immediately that loss is discovered and have the car keep rolling. Between now and November 1, when we get that program modified, if the shipper document is lost, we will have to stop the movement of the car and hold it until we get the carload centre, at which the shipment originated, to physically give us a pass overhead copy of that document so that we can attach it to the waybill. It is a small thing. It is one of the things that we could not accomplish in the short notice given under the regulations; but it is not a major problem.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Muir: With regard to Mr. Fletcher's statement about the *status quo*, international regulations, and so on, we

[*Traduction*]

ne s'appliquant qu'au secteur ferroviaire, la seule façon dont il pouvait demander à l'expéditeur d'accomplir un meilleur travail était de passer par notre intermédiaire. Cela nous a parfois mis en situation de conflit avec nos expéditeurs. Après quoi, nous voyions nos concurrents, le secteur du camionnage, arriver chez l'expéditeur et nous soutirer notre trafic parce que l'expéditeur juge moins compliqué de faire affaire avec un camionneur que de respecter le Règlement des services ferroviaires.

À mon avis, il est beaucoup plus dangereux de transporter des produits réglementés par route que par fer. Cette situation a peut-être des répercussions sur notre trafic, mais elle a certes des répercussions tout autres pour l'ensemble du pays.

Effectivement, le Règlement est plus rigoureux. Il est également plus vaste et plus complet, mais je pense que son aspect positif, c'est qu'il s'agit d'un Règlement standard qui vise tous les moyens de transport et toutes les parties intéressées; nous sommes tout disposés à accepter les dispositions supplémentaires du Règlement, car nous estimons que la normalisation et l'élargissement de la responsabilité qui nous incombe supplantent tout désagrément qu'il pourrait causer.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Votre société ferroviaire et les autres appliquent-elles les mêmes normes à l'égard du transport de ces marchandises dangereuses?

M. Fletcher: Oui. Certes, avec le nouveau Règlement, elles seront standard. La partie des services ferroviaires qui était réglementée jusqu'ici par le CTF était standard. Mais les deux sociétés ferroviaires agissaient différemment en plus d'appliquer tout règlement qui n'était pas standard. Cela dépendait des circonstances et de leur expérience. Mais je pense que le Règlement, compte tenu de la contribution qui y ont apportés les services ferroviaires, est suffisamment complet pour supprimer toutes les restrictions internes spéciales que nous aurions pu imposer. Nous respecterons le Règlement, et il est probable qu'il sera suffisant.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous avez parlé plus tôt des difficultés que vous éprouvez quand certains documents sont égarés. Mais cela n'arrive pas souvent, n'est-ce pas?

M. Fletcher: Non, il est très rare que cela se produise. Mais nous nous sommes employés à établir un programme informatisé de sorte que si le document d'un expéditeur est égaré en cours de route, nous puissions en produire un nouveau dès que la perte est signalée; le wagon peut donc continuer de rouler. D'ici le 1er novembre, date à laquelle ce programme aura été modifié, si le document de l'expéditeur est égaré, nous devrons arrêter le wagon et le retenir jusqu'à ce que le centre de chargement, d'où la cargaison est partie, nous remette un double de ce document, pour que nous puissions le joindre à la feuille de route. Ce n'est qu'un détail. C'est une des choses que nous ne pourrions pas faire dans le court préavis prévu dans le règlement; mais ce n'est pas un grave problème.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Muir: En ce qui concerne la déclaration de M. Fletcher au sujet du statu quo à l'échelle internationale, et

[*Text*]

have now received this document from the clerk of the committee. Has it been passed around?

The Chairman: Yes.

Senator Muir: Mr. Chairman, did you want to outline the final paragraph? Should that be done now? Is something being done with regard to a four-month period? The final paragraph says:

> Since the Transportation of Dangerous Goods Regulations are to come in force on July 1, 1985, this leaves a four-month period where there will be some differences between the American and Canadian regulatory requirements.

That is what Mr. Fletcher was talking about:

> In order to avoid impediments to rail traffic during those four months, the Canadian Department of Transport intends to present an amendment to the Transportation of Dangerous Goods Regulations to the Governor in Council for its approval so that the status quo will be preserved meanwhile. This amendment should be published in the Canada Gazette Part I before the Committee ends its inquiry into the whole matter of transportation of dangerous goods, the likely date of publication being Saturday, June 1, 1985.

That would seem to do something about the complaint raised by Mr. Fletcher, would it not?

Mr. Jacques Rousseau, Law and Government Division, Research Branch, Library of Parliament: I would say yes.

Senator Muir: So you have this confirmed from the authority pertaining to this. That is why I wanted the chairman to check on it.

The Chairman: Are you satisfied, senator?

Senator Muir: Yes. It would look as if it is almost an impossibility to do otherwise, with the Americans in international transportation.

Mr. Fletcher: Apparently the paper we have does not contain the paragraph that you read. My understanding of what you read is that there is a four-month hiatus here. I think that solves our immediate problem, and we can only hope that during the four months a permanent solution will be found. We were not aware that that four-month hiatus was available. We were hoping that there would be something like that.

Senator Muir: I was not aware either. However, we shall let it stand for the moment and go into it a little later.

The Chairman: This four-month period might be shortened because in the interim the Department of Transport intends to propose amendments to the regulations. It might be a stop-gap arrangement. I do not think that any trouble is anticipated in this direction at all.

Mr. Fletcher: Such an eventuality would overcome or at least delay any concern we have over that particular facet. As I said at the outset, this has been our major concern. If it is sat-

[*Traduction*]

ainsi de suite, le greffier du Comité vient de nous remettre le document en question. L'a-t-on fait circuler?

Le président: Oui.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, désiriez-vous insister sur le dernier paragraphe? Devrait-on le faire maintenant? Fait-on quelque chose au sujet du délai de quatre mois? Le dernier paragraphe se lit ainsi:

> Comme le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses doit entrer en vigueur le 1er juillet 1985, il y aura certaines différences entre le règlement des États-Unis et celui du Canada pendant quatre mois.

C'est ce dont parlait M. Fletcher.

> Afin d'éviter de freiner le trafic ferroviaire pendant ces quatre mois, le ministère des transports du Canada se propose de soumettre à l'approbation du gouverneur en conseil une modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, de sorte que le statu quo soit maintenu entre temps. Cette modification devrait être publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* avant que le comité ne termine son enquête sur toute la question du transport des marchandises dangereuses; elle sera probablement publiée dans la *Gazette* du samedi 1er juin 1985.

Cela semblait dissiper la plainte soulevée par M. Fletcher, n'est-ce pas?

M. Jacques Rousseau, Division du droit et du gouvernement, Service de recherches, Bibliothèque du Parlement: Oui, à mon avis.

Le sénateur Muir: L'autorité compétente vous l'a donc confirmé. C'est pourquoi je voulais que le président le vérifie.

Le président: Êtes-vous satisfait, sénateur?

Le sénateur Muir: Oui. Il semblerait qu'il soit impossible de faire autrement, étant donné que les Américains s'occupent de transport international.

M. Fletcher: Apparemment, le document dont nous disposons ne renferme pas le paragraphe dont vous avez fait lecture. Si j'ai bien compris, on y parle d'un délai de quatre mois. Je pense que cela résout notre problème immédiat, et nous ne pouvons qu'espérer y trouver une solution permanente pendant ces quatre mois. Nous ignorions que ce délai de quatre mois existait. Nous espérions que quelque chose du genre serait prévu.

Le sénateur Muir: Je l'ignorais aussi. Nous devrions toutefois le laisser tel quel et y revenir un peu plus tard.

Le président: Ce délai de quatre mois sera peut-être raccourci, parce que, dans l'intervalle, le ministère des Transports compte proposer des modifications au règlement. Il s'agira peut-être d'une disposition intérimaire. À mon avis, cele ne posera aucune difficulté.

M. Fletcher: Pareille éventualité dissiperait ou, du moins, retarderait toute crainte que nous avons au sujet de cet aspect précis de la question. Comme je l'ai dit au début, cela a été notre principale préoccupation. Si cette disposition est prise,

[*Text*]

isfied, we are in the happy position of being able to say that we are completely satisfied with what is going on.

Senator Muir: I have not talked to the Minister of Transport or to these other authorities about the matter. I am merely wondering about this information. I am sure that we have a very qualified gentleman in charge whose name is Jacques Rousseau and he must know what the situation is.

Mr. Fletcher: Does that document refer to cars to be imported into Canada?

Senator Muir: I did not want to bore the committee with the preamble but CP, as represented by Mr. Kelsall and Mr. Gemmell raised the matter previously. They alluded to the fact that the departments of transport of both countries were addressing the problem of reciprocity. From there the information is that the U. S. is likely to change its regulations in order to adopt similar regulatory requirements as will be in effect in Canada when these regulations that we are dealing with come into force.

The Chairman: Senator Muir, do you have this other document entitled "Status of Negotiations Between the U. S. and Canada as to Reciprocity of Regulatory Requirements?" In the last paragraph on page 2 there is provision for an interim period and it is possible these amendments will be brought in before we complete our study.

Senator Muir: That is correct.

Mr. Fletcher: Mr. Chairman, would it be appropriate for us to have a copy of that document?

The Chairman: Yes. I thought you had one.

Mr. Fletcher: No. We have a different one.

Senator Muir: Senator Turner, you are very familiar with this situation, having been involved with it for many years. What do you think?

Senator Turner: There are a lot of things that I do not agree with and a lot of things that are not in there that should be in there.

Senator Muir: I am referring to the possible extension period to co-ordinate with the United States.

Senator Turner: To me it is not the right system. We have had one spill and we do not want another one. We should put the rules into force as quickly as we can so that people will become accustomed to them and there will be less chance of another accident.

Senator Muir: I am having a hell of a job trying to stir up a discussion here.

Senator Turner: It seems strange to me that just because of the Mississauga incident everybody is up tight. CN and CP have hauled this stuff for a 100 years. We would run with the stuff at 60 to 65 miles per hour. There was the odd spill, which was cleaned up and there was no problem. But all of a sudden we have one spill and the whole world is horrified. Now, they want to slow down trains and move the yards outside major towns and cities. It will cost millions of dollars. I cannot get up

[*Traduction*]

nous pourrons dire que nous sommes entièrement satisfaits de la façon dont les événements se déroulent.

Le sénateur Muir: Je ne me suis pas entretenu de cette question avec le ministre des Transports ou les autres autorités. Je me pose simplement des questions au sujet de ces renseignements. Je suis certain que M. Jacques Rousseau est très qualifié en cette matière et qu'il est au courant de la situation.

M. Fletcher: Ce document fait-il allusion aux wagons importés au Canada?

Le sénateur Muir: Je ne veux pas ennuyer le Comité avec le préambule, mais les porte-parole du CP, M.M. Kelsall et Gemmell, ont déjà soulevé la question et déclaré que les ministères des Transports des deux pays s'occupaient du problème de réciprocité. Selon les renseignements dont nous disposons, il est probable que les États-Unis modifieront leur règlement pour adopter des dispositions réglementaires analogues à celles qui seront en vigueur au Canada.

Le président: Sénateur Muir, avez-vous en main l'autre document intitulé: «Status of Negotiations Between the U.S and Canada as to Reciprocity of Regulatory Requirements?» Au dernier paragraphe de la page 2, on prévoit une période intérimaire, et il est possible que ces modifications seront apportées avant que nous ne terminions notre étude.

Le sénateur Muir: C'est exact.

M. Fletcher: Monsieur le président, pouvons-nous avoir un exemplaire de ce document?

Le président: Oui. Je pensais que vous en aviez un.

M. Fletcher: Non, nous en avons un autre.

Le sénateur Muir: Sénateur Turner, vous êtes très au courant de la situation, pour vous en être occupé pendant de nombreuses années. Qu'en pensez-vous?

Le sénateur Turner: Il y a bien des choses avec lesquelles je ne suis pas d'accord, et bien d'autres qui figurent dans le document, mais qui ne le devraient pas.

Le sénateur Muir: Je fais allusion à la possibilité de prolonger le délai pour coordonner le règlement avec celui des États-Unis.

Le sénateur Turner: À mon avis, ce n'est pas le bon procédé à employer. Nous avons été témoins d'un déversement et nous ne voulons pas qu'un autre se produise. Nous devrions mettre les règles en vigueur le plus tôt possible, de sorte que les gens s'y habituent et que les risques d'autres accidents soient réduits.

Le sénateur Muir: J'ai actuellement beaucoup de difficulté à susciter un débat.

Le sénateur Turner: Il me semble étrange que tout le monde soit nerveux simplement à cause de l'incident survenu à Mississauga. Le CN et le CP transportent ce genre de marchandises depuis cent ans. Nous en transportons à une vitesse de 60 ou 65 milles à l'heure. Il est arrivé qu'un déversement se produise et on a nettoyé le secteur sans problème. Mais un seul déversement se produit tout à coup, et le monde entier est horrifié. On veut maintenant réduire la vitesse des trains et déplacer les

[*Text*]

tight over this dangerous goods stuff because I hauled such goods for many years and it did not bother me a bit. If you were in a hurry and you were running ahead of a passenger train, you put the dangerous goods right behind the engine and that is the way you went.

The Chairman: Gentlemen, I thank you for your attendance and participation. Our next witness is Mr. T. Norman Hall of the Dominion Marine Association.

Mr. T. Norman Hall, President, Dominion Marine Association: Our presentation is quite brief. The Dominion Marine Association, DMA, was founded in 1903 and it represents all of Canada's Great Lakes shipping. This comprises 15 Canadian companies who today operate 137 ships, all of which are registered in Canada. These ships transport essentially bulk cargo such as grain, coal, ore and salt. Petroleum products in bulk are also transported. In 1984, DMA fleets transported 85,586,000 tonnes of essentially bulk cargoes. That figure fits in half way between the total movement of CN, which is somewhere in the 90 million tonne range, and CP, which is just below us.

The Canadian Shipowners Association, CSA, was formed in 1953 to represent the interests of Canadian shipowners engaged in trade outside the Great Lakes, including international voyages. As well as Canadian shipowners, who are also members of Dominion Marine Association, the British Columbia Ferry Corporation and CN Marine are members of Canadian Shipowners Association.

Member companies of DMA operate fleets of vessels that are specially designed to transport goods in bulk. Such transportation is governed by the Canadian Bulk Cargoes Code issued by the Department of Transport and which is based upon the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes promulgated by the International Maritime Organization. The design of the vessels is intimately involved in the type of cargo to be carried, and this is regulated by regulations under the Canada Shipping Act and by the rules of classification societies such as Lloyds. The Transportation of Dangerous Goods Regulations, now before this committee, do not apply to DMA fleets.

Members of CSA who operate ferry services are, however, affected by these regulations. The vessels of CSA fleets do not themselves carry dangerous goods, but they may transport trucks or rail cars which are loaded with dangerous goods. Problems arising from such inter-modal transportation of dangerous goods do not seem to be sufficiently addressed in the regulations or are not well enough understood by the road or rail transport industry. As a result, the onus appears to be upon the shipowner or his employees to determine whether a particular vehicle awaiting its turn to board a ship is carrying dangerous goods.

[*Traduction*]

gares de triage hors des grandes agglomérations. Cela coûtera des millions. Cette question de marchandises dangereuses ne me rend pas nerveux, car j'en ai transportées pendant de nombreuses années sans que cela m'incommode le moins du monde. Si vous étiez pressés et que vous rouliez devant un train de voyageurs, vous mettiez les marchandises dangereuses juste derrière la locomotive et voilà!

Le président: Messieurs, je vous remercie d'avoir assisté et participé à cette séance. Notre prochain témoin est M. T. Norman Hall, de la Dominion Marine Association.

M. T. Norman Hall, président, Dominion Marine Association: Notre exposé est assez court. La *Dominion Marine Association* (DMA), fondée en 1903, représente tous les armateurs canadiens des Grands Lacs. L'association regroupe 15 entreprises canadiennes qui exploitent aujourd'hui 137 navires, tous enregistrés au Canada. Ces navires transportent essentiellement des marchandises en vrac, comme les céréales, la houille, le minerai et le sel, ainsi que des produits pétroliers en vrac. En 1984, les membres de l'Association ont transporté 85 586 000 tonnes de marchandises, surtout en vrac. Nous nous situons environ entre le CN, qui en transporte environ 90 millions de tonnes et le CP, qui en transporte juste un peu moins que nous.

L'Association des armateurs canadiens (AAC), a été mise sur pied en 1953 afin de représenter les intérêts des armateurs canadiens qui s'adonnaient au commerce à l'extérieur des Grands Lacs, y compris à l'échelle internationale. Outre les armateurs qui sont également membres du *Dominion Marine Association*, la *British Columbia Ferry Corporation* et CN Marine sont membres de l'Association des armateurs canadiens.

Les entreprises qui font partie de la DMA exploitent des flottes de navires qui sont spécialement conçus pour le transport des marchandises en vrac. Cette activité est régie par le Code canadien des cargaisons en vrac du ministère des Transports, qui s'inspire du Recueil des règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, qui relève de l'Organisation maritime internationale. La conception des navires est liée de près à la nature des marchandises à transporter, et est régie par des règlements adoptés aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et par les règles de classification de sociétés comme la Lloyds. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, qu'étudie actuellement le comité, ne s'applique pas aux navires des membres de la DMA.

Les membres de l'AAC qui exploitent des traversiers sont toutefois visés par ce règlement. Leurs navires ne transportent pas de marchandises dangereuses, mais peuvent transporter des camions ou des wagons de chemin de fer chargés de marchandises dangereuses. Il semble que les problèmes qui découlent de l'utilisation de plusieurs modes de transport dans de telles situations ne soient pas traités adéquatement dans le règlement ou ne sont pas suffisamment bien compris par les entreprises de transport routier ou ferroviaire. Par conséquent, il semble qu'il incombe à l'armateur ou à ses employés d'établir si un véhicule particulier qui attend pour monter à bord d'un navire transporte des marchandises dangereuses.

[*Text*]

Certain commodities, such as ammonium nitrate, that have been safely transported inter-modally without benefit of regulation in its present form, must now be handled as is prescribed in the Transportation of Dangerous Goods Regulations. Although the Dangerous Goods Directorate of the Department of Transport has done and is continuing to do a credible job to inform about and consult upon the regulations, the costs involved in developing new procedures because of them are borne entirely by the private sector.

The cost of compliance includes the cost of training employees to qualify as "trained persons," as that term is defined in the regulations. As well, the regulations have caused significant capital expenditures in some cases, an example of which would be the cost incurred in designing and installing special venting systems on ferry vessels in the event that a vehicle transports such dangerous goods as liquid oxygen.

The regulations do have the advantage of addressing, at least in part, the responsibilities of shippers, carriers and consignees. The interaction resulting from this drafting should achieve a higher level of compliance than would otherwise be the case. Nevertheless, the Transportation of Dangerous Goods Regulations do not stand on their own. In maritime transport, it would be necessary to refer as well to the Dangerous Goods Shipping Regulations made pursuant to the Canada Shipping Act and to the International Maritime Dangerous Goods Code issued by the International Maritime Organization. The interrelationship between these publications is not clear to the practitioner.

While the International Maritime Dangerous Goods Code, mentioned in both the Transportation of Dangerous Goods Regulations and the Dangerous Goods Shipping Regulations, is a useful standard of safety against which to measure national regulatory objectives, it is important to keep in mind that the code was written for purposes of international maritime transport and not for application to maritime operations in the Great Lakes or in Canadian coastal waters. We would therefore caution against an unreserved adoption of the International Maritime Dangerous Goods Code to Canadian conditions. As well, the code should not be used as a foundation upon which to build successive layers of national regulations. Regulatory compliance represents a very real cost burden on the private sector. Mandatory cost-benefit studies prior to the implementation of new regulations would serve as a useful preventive measure against unnecessary regulations.

The task of preparing the Transportation of Dangerous Goods Regulations has been a formidable one and we would congratulate the minister and the staff of the Dangerous Goods Directorate on the completeness of the result. The appeal procedure outlined in Part XI of the regulations is especially welcomed, as are the provisions for the review of directions issued by officials. Undoubtedly, conflicts will arise when implementing the regulations, and perhaps, with experience, some current prohibitions can be eased, particularly in voyages in protected waters. In the meantime, the Dangerous Goods

[*Traduction*]

Certains produits, comme le nitrate d'amonium, qui ont été transportés en toute sécurité par différents modes de transport sans réglementation comme celle qui existe actuellement, doivent maintenant être manipulés de la façon prescrite par le Règlement sur le transport de marchandises dangereuses. Même si la Direction générale du transport des marchandises dangereuses du ministère des Transports s'efforce d'informer et de consulter les intéressés au sujet du règlement, le coût des nouvelles procédures incombe en entier au secteur privé.

Parmi les coûts de la conformité, il faut compter la formation d'employés considérés comme «personnes qualifiées», selon la définition du règlement. En outre, le règlement a entraîné d'importantes dépenses en capital dans certains cas, par exemple la conception et l'installation de systèmes spéciaux de ventilation sur les traversiers dans l'éventualité où un véhicule transporterait des marchandises dangereuses, comme l'oxygène liquide.

Le règlement traite au moins en partie des responsabilités des expéditeurs, des transporteurs et des destinataires. Cette formulation devrait permettre une meilleure conformité que ce ne serait le cas autrement. Néanmoins, il n'y a pas que le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Dans le domaine du transport maritime, il faudrait également consulter le Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses, adopté aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et le Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, qui relève de l'Organisation maritime internationale. Le rapport entre ces divers textes n'est pas clair aux yeux des intéressés.

Même si le Code maritime international des marchandises dangereuses, mentionné dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et le Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses, constitue une norme de sécurité utile permettant de mesurer les objectifs nationaux en matière de réglementation, il est important de se rappeler que le code a été rédigé en fonction du transport maritime international plutôt que des opérations maritimes dans les Grands Lacs ou dans les eaux côtières canadiennes. Nous sommes par conséquent d'avis qu'il ne faudrait pas adopter sans réserves le Code maritime international de marchandises dangereuses pour l'appliquer au Canada. En outre, il ne faudrait pas s'inspirer du code pour élaborer toute une série de règlements nationaux. La conformité aux règlements coûte très cher au secteur privé. La prescription d'études obligatoires des coûts et avantages avant la mise en vigueur de nouveaux règlements constituerait une bonne mesure préventive contre les règlements inutiles.

Nous reconnaissons que la rédaction du Règlement sur le transport des marchandises représentait une tâche énorme et nous tenons à féliciter le ministre ainsi que le personnel de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses d'avoir produit un texte si complet. Nous sommes particulièrement heureux de la procédure d'appel énoncée dans la partie XI du règlement, ainsi que des dispositions concernant la révision des ordres émis par les personnes désignées. Il y aura sans doute des conflits au moment de la mise en application du règlement, et peut-être qu'avec l'expérience, certaines des interdictions actuelles pourront être abandonnées, particulière-

[*Text*]

Directorate is encouraged to pursue its program of awareness and consultation.

That concludes our presentation. I neglected, at the outset, to introduce my confrère, Mr. Paul Bender, who is Manager of the Regulatory Process in the Dominion Marine Association and who is a real expert on this subject. I will field as many questions as I can in his direction.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall. I call upon Senator Macdonald to begin the questioning.

Senator Macdonald (Cape Breton): Do you know of any problems in the transportation of dangerous goods by ferry?

Mr. Hall: As I have mentioned, senator, there is an intermodal problem. The ferries themselves do not carry dangerous goods.

Senator Macdonald (Cape Breton): My particular concern is that a CN Marine ferry going between the mainland and Newfoundland might be carrying dangerous goods which are contained in trucks.

Mr. Hall: That is of concern to such companies as the B.C. Ferry Corporation and CN Marine. We think that that problem should be addressed a little more clearly so that the truckers and the railways fully understand the rules and regulations. Otherwise, the onus falls upon the shipper and the master.

Under maritime law, the master is the law. In other words, he is held responsible for this type of operation. We feel that that is not quite fair.

In our view, there should be some type of training involved such that the principals of the various trucking firms or the truck operators themselves are aware of the new regulations. In addition, we feel that the railways should train their people so that they appreciate what is considered to be a dangerous commodity. In this way, the ferry operator can be advised as to what it is he is carrying. He, in turn, can take the necessary precautions.

Senator Macdonald (Cape Breton): I do not recall hearing of any accidents on the ferries.

Mr. Hall: I appreciate that, senator, but there is a new set of regulations coming into force. The ferry companies are concerned that they comply with the law. Therefore, they would like to be assured that those companies that are loading cargoes aboard the ferries fully understand their responsibilities.

Senator Fairbairn: Mr. Hall has referred to compliance, including training. Can he tell us whether he has experienced any difficulty in meeting the deadline of July 1 for training personnel?

[*Traduction*]

ment en ce qui concerne les voyages dans les eaux protégées. Dans l'intervalle, nous encourageons la Direction générale du transport des marchandises dangereuses à poursuivre son programme d'information et de consultation.

Je termine ainsi notre exposé. J'ai oublié de vous présenter au début mon collègue, M. Paul Bender, qui est directeur de la réglementation à la Dominion Marine Association, et qui est un vrai spécialiste de la question. Je lui demanderai de répondre à autant de questions que possible.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Hall. Je donne la parole au sénateur Macdonald.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Êtes-vous au courant de problèmes dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par traversier?

M. Hall: Comme je l'ai mentionné, sénateur, il y a un problème en ce qui concerne l'utilisation de plusieurs moyens de transport. Les traversiers ne transportent pas de marchandise dangereuse.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Ce qui me préoccupe particulièrement, c'est qu'un traversier du CN Marine faisant la navette entre la terre ferme et Terre-Neuve pourrait transporter des marchandises dangereuses qui sont chargées à bord de camions.

M. Hall: Cette question préoccupe les entreprises comme la *BC Ferry Corporation* et CN Marine. À notre avis, il faudrait traiter ce problème un peu plus clairement afin que les camionneurs et les entreprises ferroviaires comprennent bien les règles et les règlements. Autrement, ce sont l'expéditeur et le capitaine du navire qui sont responsables.

En droit maritime, le capitaine est maître. En d'autres termes, c'est lui qui est responsable dans pareille situation. À notre avis, ce n'est pas très juste.

Il faudrait selon nous prévoir la formation nécessaire afin que les dirigeants des entreprises de camionnage et les camionneurs soient au courant du nouveau règlement. En outre, nous estimons que les compagnies de chemins de fer devraient former leurs employés afin qu'ils comprennent ce qui est considéré comme une marchandise dangereuse. De cette façon, l'exploitant d'un traversier pourra être informé de ce qu'il transporte. À son tour, ce dernier pourra prendre les précautions nécessaires.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je ne crois pas avoir jamais entendu parler d'accidents à bord des traversiers.

M. Hall: Je comprends cela, sénateur, mais un nouveau règlement va entrer en vigueur. Les entreprises qui exploitent des traversiers veulent se conformer à la loi. Elles voudraient par conséquent être assurées que les entreprises qui chargent des cargaisons sur les traversiers comprennent pleinement leurs responsabilités.

La sénatrice Fairbairn: M. Hall a parlé de conformité, notamment la formation. Peut-il nous dire s'il a eu de la difficulté à respecter la date limite du 1er juillet pour la formation du personnel?

[*Text*]

Mr. Hall: I would have to say that the ferry companies will probably encounter this problem if they try to accomplish everything by July 1. We could not help but overhear the previous discussion with CN. We are inclined to feel that, if an extension is granted for any reason, this would be a good opportunity to get together with the truck haulers and the railways in order to ensure that everyone understands the new rules and that personnel are properly trained. We think that it is a little unfair to throw all of the onus on to the master of a vessel.

Senator Fairbairn: Have you had any indication of such an extension, for example, to September?

Mr. Hall: We have not, no.

Senator Muir: Mr. Hall, CN Marine operates between the mainland and Newfoundland, as Senator Macdonald has said. To your knowledge, does that company transport dangerous goods on ferries that are carrying passengers?

Mr. Hall: No. To the best of our knowledge, none of these ferries, on their own, are carrying dangerous goods. If they have on board dangerous goods as defined under the new regulations, those goods have been loaded on trucks or on rail cars. That is our point. The ferry companies have no control in the matter. They do not know what is in those trucks or those rail cars.

That is the point that the ferry companies have raised with us and with the Canadian Shipowners Association, in an effort to ensure that there is better dialogue between all parties concerned. It is their wish that the railway operators and the truck operators fully advise the ferry operators as to the contents of their cargoes, as defined under these new regulations. In that way, the ferry operators know what they are carrying.

As I mentioned in this brief, changes are being made to the ferries to facilitate the movement of dangerous goods. The installation of proper ventilation, and so on, is being done in order to handle this type of shipping situation.

To answer your question specifically, I have no personal knowledge of the type of situation you describe. Mr. Bender, have you heard of that sort of thing happening.

Captain P. L. Bender, Manager, Regulatory Process, Dominion Marine Association: No, I have not.

Mr. Hall: That is all I can say at this stage. Canada is moving more and more toward inter-modal operations. The overall concern is that everybody shall understand his responsibilities and that there shall be better communications between carriers so as to ensure that everybody knows what they are moving.

Senator Muir: Have you ever heard of an 18 wheeler, for example, boarding a ferry and maintaining that it is carrying certain goods while it may, in fact, be carrying other types of goods?

[*Traduction*]

M. Hall: Je dois avouer que les entreprises de traversiers auront probablement des difficultés si elles essaient de tout faire avant le 1er juillet. Nous n'avons pas pu nous empêcher d'entendre la discussion précédente avec le CN. Nous sommes portés à croire que toute prolongation nous donnerait une bonne occasion de nous réunir avec les entreprises de camionnage et de chemins de fer afin de nous assurer que tous comprenent les nouvelles règles et que le personnel reçoive la formation voulue. Il est un peu injuste, à notre avis, d'attribuer toute la responsabilité au capitaine d'un navire.

La sénatrice Fairbairn: Avez-vous entendu parler d'une prolongation, par exemple, jusqu'en septembre?

M. Hall: Non.

Le sénateur Muir: Monsieur Hall, le CN Marine assure la navette entre la terre ferme et Terre-Neuve, comme l'a dit le sénateur Macdonald. À votre connaissance, cette entreprise transporte-t-elle des marchandises dangereuses sur des traversiers ayant des passagers à bord?

M. Hall: Non. À notre connaissance, aucun des traversiers ne transporte de marchandises dangereuses. S'ils ont à bord des marchandises dangereuses selon la définition du nouveau règlement, ces marchandises sont à bord de camions ou de wagons de chemins de fer. C'est exactement ce que nous voulons dire; les entreprises de traversiers n'ont aucun contrôle. Ils ne savent pas ce que transportent les camions ou les wagons de chemins de fer.

C'est ce que les entreprises de traversiers nous ont fait valoir et ont soumis à l'Association des armateurs canadiens, afin de s'assurer d'un meilleur dialogue entre toutes les parties en cause. Elles voudraient que les exploitants des chemins de fer et des camions informent les exploitants des traversiers du contenu de leur cargaison, aux termes du nouveau règlement. De cette façon, les exploitants de traversiers seraient au courant de ce qu'ils transportent,

Comme je l'ai mentionné dans le mémoire, les traversiers subissent certaines modifications afin de faciliter le transport des marchandises dangereuses. L'installation de la ventilation necessaire et ainsi de suite, permettra de faire face à pareille situation.

Pour répondre à votre question de façon précise, je ne connais pas bien la situation que vous avez décrite. Monsieur Bender, avez-vous déjà entendu parler de telles choses?

M. P. L. Bender, directeur de la réglementation, Dominion Marine Association: Non, je n'en ai jamais entendu parler.

M. Hall: C'est tout ce que je peux dire pour l'instant. Le Canada utilise de plus en plus les transports universels. Nous voudrions avant tout que chacun comprenne ces responsabilités et qu'il y ait une meilleure collaboration entre les transporteurs afin que chacun soit au courant de ce qu'il transporte.

Le sénateur Muir: Avez-vous déjà entendu parler d'un cas par exemple où un semi-remorque serait monté à bord d'un traversier et que le camionneur aurait déclaré qu'il transportait certaines marchandises alors qu'en fait il transportait autre chose?

[*Text*]

Mr. Hall: No, I have not heard of such a case. That sort of thing has not been raised with us.

Prior to this evening's session, we contacted both CN and B.C. and asked them specifically whether there were any problems that they wished us to raise on their behalf at this particular hearing. They mentioned nothing other than what we have already alluded to.

Senator Muir: In your discussions with CN Marine—or Atlantic Marine as it is known now—

Mr. Hall: I gather there has been a name change, yes.

Senator Muir: Have officials of Atlantic Marine indicated to you that they are having any difficulties with the new regulations?

Mr. Hall: I will ask Mr. Bender to respond to that.

Mr. Bender: Yes, they are having some difficulties and the difficulties are generally in line with what Mr. Hall has just said, namely, that the master of the ship has no way of knowing at the moment what cargoes are being carried aboard the trucks and railcars that are taken aboard the ferries. As well, under the regulations there is no requirement that the trucker or the railway company inform the master of the ship ahead of time as to what is being carried.

Senator Muir: Under the new regulations they do not have to comply and advise the masters.

Mr. Bender: That's right. Under the new regulations there are several exemption clauses in respect of a class of vessel known as a Rolax. The way that that term is defined in the regulations, it could very well include all ferries. We think it is an unfortunate term. In our view, the term "Rolax" ought to be removed from the regulations. At the moment the onus is very clearly upon the ferry operator and, therefore, the master, and perhaps even a junior member of the crew, to find out in the interests of safety what is being carried on each truck and on each railcar that is taken aboard the ferry. There is no obligation on the part of the operators of those trucks to so inform the master.

Senator Muir: So the master of the ferry could well be carrying a dangerous commodity and have no knowledge thereof.

Mr. Bender: Yes. What CN Marine has done—and it has been quite innovative in this respect—is to institute a training program whereby they ask their ticket sellers to ask truck drivers what they are carrying in the trucks. But there is no obligation, under the regulations, on the part of the truck drivers to provide that information. Also, in order to adjust to this situation, some of the CN ferries that are classified to carry passengers, are scheduled so that they operate in the off-passenger hours, namely at night, so that they can carry more vehicles.

Senator Muir: That is all, Mr. Chairman, for the moment.

[*Traduction*]

M. Hall: Je n'ai jamais entendu parler de cas semblables. Pareille situation n'a jamais été portée à notre attention.

Avant la séance de ce soir, nous avons communiqué avec CN Marine et la *British Columbia Ferry Corporation* et nous leur avons demandé précisément s'ils voulaient que nous parlions pour eux de certains problèmes à l'occasion de cette séance. Ils ont seulement parlé des choses que nous avons déjà mentionnées.

Le sénateur Muir: Lors de vos discussions avec CN Marine, ou plutôt Atlantic Marine maintenant . . .

M. Hall: Oui, je crois qu'ils ont changé de nom.

Le sénateur Muir: Les dirigeants d'Atlantique Marine ont-ils mentionné qu'ils avaient des problèmes à l'égard du nouveau règlement?

M. Hall: Je demanderais à M. Bender de répondre à cette question.

M. Bender: Oui, ils ont certains problèmes, qui touchent en général ce que M. Hall vient de mentionner, notamment, que le capitaine d'un navire n'a aucun moyen de savoir quelles marchandises se trouvent à bord des camions et des wagons de chemin de fer qui utilisent son traversier. En outre, le règlement n'exige pas que le camionneur ou la compagnie de chemin de fer informe à l'avance le capitaine du navire de ce qu'il transporte.

Le sénateur Muir: Aux termes du nouveau règlement, ils ne sont pas tenus de se conformer et d'aviser le capitaine?

M. Bender: C'est exact. Le nouveau règlement comporte plusieurs exemptions concernant une catégorie de navires que l'on appelle les rouliers. Selon la définition de ce terme dans le règlement, il se pourrait très bien que tous les traversiers soient compris. Nous trouvons cela malheureux, et nous sommes d'avis qu'il faudrait retirer cette expression du règlement. A l'heure actuelle, il est très clair qu'il incombe à l'exploitant du traversier et, par conséquent, au capitaine, ou peut-être même à un membre subalterne de l'équipage de découvrir, par mesure de sécurité, ce que transporte chaque camion et chaque wagon de chemin de fer qui monte à bord du traversier, parce que les camionneurs ne sont aucunement tenus d'en informer le capitaine.

Le sénateur Muir: Le capitaine pourrait alors transporter des marchandises dangereuses sans le savoir.

M. Bender: Oui. CN Marine a mis sur pied un programme très innovateur, selon lequel les préposés à la vente des billets demandent aux camionneurs ce qu'ils transportent. Par contre, les camionneurs ne sont aucunement tenus par le règlement de divulguer ce renseignement. En outre, afin de s'adapter à la situation, les horaires de certains des traversiers du CN destinés au transport de passagers ont été organisés de façon à fonctionner en dehors des heures habituelles, notamment la nuit, afin de pouvoir transporter un plus grand nombre de véhicules.

Le sénateur Muir: C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Hall, do you have any suggestions to make to this committee as to what load disclosures should be made by the carriers and truckers when they come aboard one of these ships?

Mr. Hall: Yes, Mr. Chairman. If I might, I would ask Mr. Bender to reply. He has had more time than I have had recently to get involved in this in more detail.

The Chairman: The wording of the regulations is not sufficient in this respect.

Mr. Bender: No, sir, that is not always sufficient. Section 4.23 of the regulations, with respect to shipping documents and manifests, exempts Rolax vessels. Whereas there is a requirement elsewhere in the regulations for the shipping documents or manifests to be given to the master of the ship, that does not apply to Rolax vessels; and, as defined, it would not then apply to ferries.

What this does, of course, is to put a very heavy responsibility on the master in the event of third party claims that might occur as a result of an incident resulting from the carriage of dangerous goods.

Senator Muir: It is rather difficult, I would think, for the master and his crew to go around checking everything that is brought aboard.

Mr. Bender: Yes. And not only is it difficult, but they do not have the authority to do so. It is also a difficulty when loading the ferry, because one does not know where to put which truck. Those carrying the more dangerous goods should be so positioned that there will be the least possible harm in the event of an accident or incident.

The Chairman: But don't you think it would be sufficient if the onus for disclosing the contents of the load were on the trucker or the highway operator.

Mr. Bender: Yes, I do think that would be sufficient, and that is why I cannot understand why Rolax ships are exempt from the regulations. I think that they ought to be included. That would, to a very large measure, answer concerns of CN Marine and of the B.C. Ferry Corporation.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Next we have the Canadian Association of Fire Chiefs

Mr. Clark, I understand you have an opening statement.

Mr. Percy Clark, Past President, Saint John Fire Chief: Mr. Chairman, and members of the committee, I wish to express the appreciation of the Canadian Association of Fire Chiefs for this opportunity to state our views on the regulations respecting the transportation of dangerous goods, as published in the *Canada Gazette* on February 6, 1985, to be effective July 1, 1985.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Hall, avez-vous des propositions à formuler au comité quant aux renseignements qui devraient être divulgués par les transporteurs et les camionneurs lorsqu'ils montent à bord de l'un de ces navires?

M. Hall: Oui, monsieur le président, si vous le permettez, je demanderais à M. Bender de répondre. Il a eu davantage de temps que moi dernièrement pour étudier la question en détail.

Le président: Le libellé du règlement n'est pas assez exhaustif à cet égard.

M. Bender: Non, monsieur, ce n'est pas toujours suffisant. Le paragraphe 4.23 du règlement, qui traite des documents d'expédition et des manifestes, exempte les rouliers à son application lorsqu'une autre disposition du règlement exige que les documents d'expédition ou les manifestes soient remis au capitaine du navire. Cela ne s'applique pas aux rouliers, et selon la définition, cela ne s'appliquerait pas aux traversiers.

Cette disposition a évidemment pour résultat d'imposer une très lourde responsabilité au capitaine en cas de plainte d'une tierce partie à la suite d'un incident attribuable au transport de marchandises dangereuses.

Le sénateur Muir: Je verrais difficilement le capitaine et son équipage vérifier tous les véhicules qui montent à bord.

M. Bender: En effet, cela leur est non seulement difficile, mais ils n'en ont pas le pouvoir. Cela complique également les choses lorsqu'ils chargent le roulier parce qu'ils ne savent pas où stationner les camions. Il faut placer ceux qui transportent les cargaisons les plus dangereuses aux endroits où ils causeront le moins de dommages dans l'éventualité d'un accident ou d'un incident.

Le président: Mais ne croyez-vous pas qu'il suffirait que les routiers ou les mécaniciens de locomotive soient tenus de divulguer le contenu de leurs camions ou de leurs wagons lorsqu'ils sont chargés sur les navires?

M. Bender: Oui, monsieur, je crois que ce serait suffisant, et c'est pour cela que je ne peux comprendre pourquoi les rouliers sont exemptés de l'application du règlement. Ils devraient être également visés, ce qui résoudrait, dans une très grande mesure, les problèmes de CN Marine et de la BC Ferry Corporation.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Je vous remercie beaucoup, messieurs. Nous entendrons maintenant les représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers Inc.

Monsieur Clark, vous avez une déclaration préliminaire à faire, je crois.

M. Percy Clark, ancien président, chef des pompiers de Saint-Jean: Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je tiens à vous remercier au nom de l'Association canadienne des chefs de pompiers Inc. de l'occasion que vous lui donnez d'exprimer ses opinions au sujet du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses publié dans la *Gazette du Canada* du 6 février 1985 et qui doit entrer en vigueur le 1er juillet 1985.

[*Text*]

Representing the Association of Fire Chiefs today are: Mr. William Beattie, Deputy Fire Chief, Calgary Fire Department; Mr. Bernard Bonser, Fire Chief, Toronto Fire Department; and myself, Percy Clark, retired Fire Chief of the Saint John Fire Department, and a member of the Advisory Council, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada.

The Canadian Association of Fire Chiefs is a national public service association dedicated to the improvement of methods and standards in fire prevention and fire administration and to the development of public programs to further promote safety.

Founded in 1908, the membership in our association exceeds 1,000, with representation from all the provinces and territories of Canada. The head office of the association is located in Ottawa. The property and business of the corporation are managed by a board of directors and a full-time office staff.

The activities of the association are numerous and varied, some of which are as follows: Overseas educational and technical missions; member representation in such organizations as the Canadian Technical Planning Board, the Canadian Standards Association, the Underwriters' Laboratories of Canada, the Associate Committee of the National Building Code, the Associate Committee of the National Fire Code, and the Associate Committee on Research for the Fire Services. All three associate committees are sponsored and administered by the National Research Council of Canada.

In addition, the association's secretariat maintains close liason with officials of government departments and agencies, industry and other organizations in order to best serve the interests of both the Canadian Fire Service and the Canadian public. Close working relationships are maintained with members through committee meetings, conferences and publications.

Today, we are appearing before you in full support of the regulations associated with that legislation. We urge the Senate's support in realizing the implementation of these regulations effective July 1, 1985. My colleagues and I have been involved in discussions leading up to the enactment of the legislation on the transporting of dangerous goods and the regulations in relation thereto. During these many years where discussions have taken place concerning the merits of these regulations, we believe there has been adequate opportunity for dialogue and discussion by all interested parties with respect to the scope and application of these safety measures. There has been concern and apprehension by the association's members regarding the lengthy period of time that has expired since the need for this legislation became apparent.

The fire service is the agency first on the scene in the event of any emergency involving dangerous goods and must take immediate action to stabilize the situation until such time as other resources can be mobilized. These regulations will greatly assist us in ensuring that the safety of members of the public and members of the fire service is enhanced at the time of a dangerous goods incident.

[*Traduction*]

M'accompagnent aujourd'hui pour représenter l'Association, MM. William Beatty, chef des pompiers adjoint du Service des incendies de Calgary, et Bernard Bonser, chef des pompiers du Service des incendies de Toronto. Je suis Percy Clark, ancien chef des pompiers du Service des incendies de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et membre du conseil consultatif du Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada.

L'Association canadienne des chefs de pompiers Inc. est une association nationale de services publics qui se consacre à l'amélioration des méthodes et des normes en matière de prévention des incendies et d'administration des services dans ce domaine ainsi qu'à la mise sur pied de programmes publics de promotion de la prévention.

Fondée en 1908, notre association compte plus de 1 000 membres; toutes les provinces ainsi que les deux territoires canadiens y sont représentés. Elle a son siège social à Ottawa. Ses biens et ses affaires sont gérés par un conseil d'administration aidé d'un personnel de soutien permanent.

Les activités sont nombreuses et variées. Je songe, entre autres, à ses missions éducatives et de formation technique outre-mer et à l'envoi de délégations auprès d'organismes comme la *Canadian Technical Planning Board*, l'Association canadienne de normalisation, l'*Underwriters' Laboratories of Canada*, le Comité associé du Code national du bâtiment, le Comité associé du Code national de prévention des incendies et le Comité associé de la Recherche pour les services d'incendie. Ces trois comités sont patronnés et administrés par le Conseil national de recherches du Canada.

En outre, le secrétariat de l'Association reste en contact étroit avec les pouvoirs publics, les chefs d'entreprises et les directeurs d'autres organismes afin de mieux servir les intérêts des services de prévention des incendies et de la population du Canada. L'Association demeure aussi en communication constante avec ses membres grâce à des réunions de comités, des conférences et des publications.

Aujourd'hui, nous témoignons devant votre comité parce que nous souscrivons sans réserve au règlement découlant de ce projet de loi. Nous demandons instamment au Sénat de nous appuyer de façon à ce que le règlement entre en vigueur le 1er juillet 1985. Mes collègues et moi-même avons participé aux discussions qui ont conduit à la présentation du projet de loi concernant le transport des marchandises dangereuses et du règlement, qui en découle. Les nombreuses années qu'ont duré les discussions sur le bien-fondé de ce règlement ont fourni aux parties intéressées toutes les occasions voulues de dialoguer et de discuter de la portée et de l'application des mesures de sécurité qu'il prévoit. Les membres de l'Association sont inquiets du temps qui s'est écoulé depuis que la nécessité de cette mesure législative s'est fait sentir pour la première fois.

Le service des incendies est toujours le premier à arriver sur les lieux d'un accident impliquant des marchandises dangereuses et il doit prendre des mesures immédiates pour stabiliser la situation jusqu'à ce que d'autres moyens puissent être mobilisés. Le règlement que nous étudions ce matin nous aidera considérablement à mieux assurer la sécurité du public et celle des

[*Text*]

It should be a matter of record that although the timeframe for these safety measures has been of some concern, we are appreciative of the assistance extended by all government agencies. As an organization concerned with public safety, the Canadian Association of Fire Chiefs believes that the time for action is now, and the support of your committee would be appreciated. Thank you , Mr. Chairman.

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

Senator Turner: Mr. Bonser, right after the Mississauga incident, there was a wreck involving the CPR Global. I think it was approximately five to six months later. The problem there was a delay because of the fire department, which is a volunteer fire department. A few of us made speeches concerning this matter in the House of Commons and we did get some money from the CPR. Nobody knew what was in the car, and therefore the fire department could not act for some time. Are you still having those types of problems?

Mr. Bernard Bonser, Fire Chief, Toronto Fire Department: One of the difficulties that we have is certainly the identification of the product in the car. The regulations now include proper placarding of the car, and I might also add that we are extremely pleased that there has been some recognition of the need for retro-reflective placarding in the regulations on some of the products.

Identification of the product is, I think, one of the critical areas addressed by the regulations and, as Mr. Clark has indicated, it has been a long time since we went through the various pieces of proposed legislation to get down to finally having the legislation in place. What we are here for today, really, is to compliment the government on the passage of this legislation and the designation of the regulations. Although we have some concerns that will be addressed at some future date on other regulations, I think the regulations that are being proposed here are quite adequate and will fill the bill for the fire service.

Senator Turner: Sir, you were here when I asked Mr. Fletcher about parked car loading. There was one car lifted at Brantford containing Johnson's cleaning wax, washer fluid, butane and propane fluid in tanks. In fact, there was a greater amount of those materials than there was of waste fluid, and yet the car had no placard. In my opinion, that is a dangerous situation, especially for fire people. You have no way of knowing what is contained in the cars and therefore there could be a delay.

Mr. Bonser: Yes. In the meetings we have had with the officials of Transport Canada, we have stressed the need for immediate placarding of cars and identification, and particularly in the case of trains, identification of what the manifest

[*Traduction*]

membres des services de lutte contre les incendies lorsque se produiront des incidents de ce genre.

Il est à signaler que malgré les délais regrettables dont ont fait l'objet ces mesures de sécurité, nous apprécions à sa juste valeur l'aide que nous ont accordée tous les organismes gouvernementaux. Comme son objectif premier est la sécurité publique, l'Association canadienne des chefs de pompiers estime que le temps d'agir est venu, et elle vous serait très reconnaissante d'appuyer le projet de loi et le règlement. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur. Y a-t-il des questions?

Le sénateur Turner: Monsieur Bonser, immédiatement après l'incident de Mississauga, le train Global du Canadien Pacifique a été impliqué dans un accident. Il me semble que c'était environ cinq ou six mois après cet accident. Dans ce cas-là, le principal problème a été causé par la lenteur du service des incendies concerné, lequel est bénévole. Quelques-uns d'entre nous sommes intervenus à la Chambre des communes à ce sujet et le Canadien Pacifique a versé une certaine indemnisation aux victimes. Personne ne savait ce que contenait le wagon et il s'est par conséquent écoulé un certain temps avant que le service des incendies ne puisse agir. Éprouvez-vous encore ce genre de problème?

M. Bernard Bonser, chef des pompiers, service des incendies de Toronto: Il est certain que l'une de nos principales difficultés consiste à savoir ce que contiennent les wagons accidentés. Le règlement prévoit maintenant l'apposition sur les wagons de plaques contenant tous les renseignements nécessaires, et j'ajouterai que nous sommes très heureux qu'on ait reconnu dans le règlement la nécessité d'apposer des plaques réfléchissantes sur les wagons contenant certains produits.

L'identification des produits est l'un des problèmes les plus graves que tente de résoudre le règlement et, comme M. Clark l'a dit, il a fallu beaucoup de temps et de nombreux projets de loi avant d'en arriver à celui-ci. En fait, nous sommes ici aujourd'hui pour féliciter le gouvernement de les avoir présentés, lui et le règlement. Bien que d'autres règlements nous causent encore certaines préoccupations auxquelles nous tâcherons de trouver des solutions un peu plus tard, je crois que celui-ci est tout à fait au point et qu'il répondra aux attentes des services de prévention des incendies.

Le sénateur Turner: Vous étiez ici lorsque j'ai demandé à M. Fletcher de nous parler du stationnement des wagons. A Brantfort, on a chargé un wagon qui contenait de la cire à parquet Johnson, du liquide pour le nettoyage des vitres et des réservoirs de gaz butane et de gaz propane liquides. En fait, ces derniers étaient les plus nombreux et pourtant, le wagon ne portait aucune plaque réfléchissante. A mon avis, la situation était dangereuse, surtout pour les pompiers. Il nous est impossible de savoir ce que contiennent les wagons et cela peut retarder notre intervention.

M. Bonser: C'est exact. Lors des entretiens que nous avons eus avec les représentants de Transports Canada, nous avons insisté sur la nécessité d'apposer immédiatement des plaques réfléchissantes sur les wagons et les remorques et d'identifier

[*Text*]

of the train is. All I can really say, without getting into too much detail on the basis of what our views are, is that I can echo your concerns. Over the years, we have felt very strongly about this matter. In fact, the reason we have attached some of our publications to our brief today is to let you know our concern on the various aspects. Our most recent publication talks about placarding vehicles powered by propane and natural gas.

It was interesting to hear the comments of the previous deputation here when they talked about the ship's master not knowing what was in the rail cars and the trucks that were riding on ferries. I think this points up very clearly why we are supportive of these regulations. At last we have the opportunity to have identification of the majority of the products that are being transported today. That is one of the reasons, as I say, that we are in full support of these regulations.

Senator Turner: Thank you, sir.

Senator Fairbairn: When we began these hearings, we heard from the minister, the Honourable Don Mazankowski. If I recall correctly, at that time we had quite a discussion about enforcement of these regulations. At the time, I believe there were suggestions that this was something that was being discussed, but that local train-related agencies on the ground might well be asked to assume this kind of role. Also, if me memory serves my correctly, the question of local fire departments was discussed. Is this something that has been discussed at any length with you and, through you, would your various groups and associations be agreeable to playing this kind of role?

Mr. Clark: We have discussed it. As a matter of fact it was brought up at the last meeting of the advisory council, which is provided for in the regulations under clause 13 where any applicant may apply to the minister for an appointment as an inspector, and there are different degrees of inspectors. The fire services in the municipalities have indicated to the federal government that they are prepared to make appointments, particularly from the fire and police departments, of inspectors within that department under the regulations.

Senator Fairbairn: Would that involve particularly onerous training with the various fire departments, or are the duties that they now carry out quite compatible with shifting into this area?

Mr. Clark: As far as training goes, we are on the road now in regard to the regulations. We are holding seminars in different places across Canada; we understand that the federal government will make available training programs at Arnprior for people of the response forces which would include the fire department. Also, from these seminars, we could develop training programs within our own departments. Many departments are now involved in training personnel with respect to the regulations.

Senator Fairbairn: How much strain does that put on your resources?

[*Traduction*]

leur contenu, surtout dans le cas des trains. Tout ce que je peux dire, sans trop entrer dans le détail de notre position à ce sujet, c'est que je partage vos préoccupations. Avec les années, nous avons acquis de solides convictions. En fait, si nous avons annexé certaines de nos publications à notre mémoire, c'est pour vous informer de nos inquiétudes sur divers aspects de la question. Notre dernière publication parle de l'apposition de plaques réfléchissantes sur les véhicules utilisant du gaz propane ou du gaz naturel comme combustible.

Les observations des derniers témoins étaient intéressantes, surtout lorsqu'ils ont dit que les capitaines de navires ignorent ce que contiennent les wagons et les remorques qui sont chargés sur les rouliers. Voilà qui illustre très clairement pourquoi nous appuyons ce règlement. Nous avons enfin l'occasion de faire identifier la majorité des produits qui sont transportés de nos jours. Comme je l'ai dit, c'est une des raisons pour lesquelles nous appuyons sans réserve le règlement.

Le sénateur Turner: Je vous remercie, monsieur.

La sénatrice Fairbairn: Lorsque nous avons entrepris nos audiences, nous avons entendu le ministre, l'honorable Don Mazankowski. Si je me souviens bien, nous avons discuté longuement de l'application du règlement. A ce moment-là, je crois qu'il a laissé entendre que la question était à l'étude, mais qu'il se pouvait très bien que la responsabilité en soit confiée aux organismes travaillant avec les compagnies ferroviaires à l'échelle locale. De plus, si ma mémoire est fidèle, nous avons abordé la question des services d'incendie locaux. Avez-vous fait une étude exhaustive de la question et pouvez-vous nous dire si les groupes et organismes qui font partie de votre association accepteraient de jouer ce rôle?

M. Clark: Nous en avons discuté. En fait, la question a été soulevée lors de la dernière réunion du conseil consultatif; il est prévu à l'article 13 du règlement que tout candidat peut présenter au ministre un certificat de désignation d'inspecteur; c'est une fonction dans laquelle on retrouve plusieurs échelons. Les services d'incendie des municipalités ont fait savoir au gouvernement fédéral qu'ils étaient prêts à nommer des inspecteurs aux termes du règlement, surtout au sein des services d'incendie et de police.

La sénatrice Fairbairn: Serait-il très onéreux pour les services d'incendie d'assurer la formation nécessaire ou les fonctions actuelles des pompiers sont-elles déjà tout à fait similaires à celles d'un inspecteur?

M. Clark: En ce qui concerne la formation, nous sommes déjà prêts à former notre personnel en fonction du règlement. Nous organisons des séminaires en différents endroits du pays; nous croyons savoir que le gouvernement fédéral organisera des programmes de formation à Arnprior pour les membres des services d'intervention, dont le service des incendies. De plus, forts de l'expérience tirée de ces séminaires, nous pourrions mettre sur pied des programmes de formation à l'échelle de chaque service. Beaucoup de services d'incendie préparent actuellement leur personnel à l'application du règlement.

La sénatrice Fairbairn: Cela grève-t-il beaucoup vos ressources financières?

[*Text*]

Mr. Clark: We are in a position to provide that training through our established training programs. As to the obligation of the department with respect to the appointment of an inspector, I would assume that that would be absorbed by the Fire Prevention Division of the Fire Department.

Senator Muir: How many fire boats are there in Saint John Harbour?

Mr. Clark: All the fire boats in the City of Saint John belong to Mr. Irving.

Senator Muir: How many are there?

Mr. Clark: There are two; one is out of service at the present time.

Senator Muir: Are they paid for by Irving?

Mr. Clark: Yes. At times, depending upon the situation, the cost is borne by the user. If we require fire boats, they are brought in and we pay for that service. If the cause of the fire is the result of Irving, there is no charge. If it is a Ports Canada problem, there is no doubt that there will be a charge for the fire boat. That is paid by the Fire Department.

Senator Muir: That is what I am getting at. Does the Department of Transport not have any fire boats in this country?

Mr. Clark: The Department of National Defence does; Transport Canada does not.

Senator Muir: When ships from the Department of Transport use a harbour, the department does not maintain fire boats?

Mr. Clark: No.

Senator Muir: I tried on several occasions while I was a member of the House of Commons to get assistance for the purchase of a fire boat for Sidney Harbour, which is one-tenth the size of your harbour, and I was never successful. I always thought that the federal government should contribute to the purchase of a fire boat.

In that respect, I am thinking of the firemen who have to fight those fires. I have seen a couple of fires in Sidney Harbour, and the local firemen, volunteers, had to fight those fires. As Senator Turner said a while ago, they receive a small gratuity; it is hardly worth their getting involved in the smoke, the filth, and the danger. I always thought the federal government should make some contribution towards the maintenance of a fire boat.

Have any representations been made by your organization in that regard?

Mr. Clark: Yes.

Senator Muir: Would you tell us about that.

Mr. Clark: We approached this through Ports Canada, which comes under the National Harbours Board. All I can say is that we have failed and that I certainly support your views.

[*Traduction*]

M. Clark: Nous sommes en mesure d'assurer cette formation dans le cadre de nos programmes actuels. Quant à l'obligation faite à chaque service de nommer un inspecteur, je présume que cette dépense serait absorbée par la Division de la prévention des incendies de notre service.

Le sénateur Muir: Combien y-a-t-il de bateaux-pompes dans le port de Saint-Jean?

M. Clark: Tous les bateaux-pompes de la ville de Saint-Jean appartiennent à M. Irving.

Le sénateur Muir: Combien y en a-t-il?

M. Clark: Il y en a deux; à l'heure actuelle, un seul est utilisable.

Le sénateur Muir: La Ville dédommage-t-elle M. Irving lorsqu'elle utilise ses bateaux-pompes?

M. Clark: Oui, parfois. Cela dépend de la situation, mais dans certains cas, l'usager paie pour s'en servir. Si nous avons besoin de bateaux-pompes, ils nous sont prêtés et nous payons le service. Si l'incendie est causé par l'usine Irving, il n'y a aucun frais. Si Ports Canada est responsable, il ne fait aucun doute qu'il y a des frais à payer pour utiliser le bateau-pompe. Ces frais sont assumés par le service des incendies.

Le sénateur Muir: C'est à cela que je veux en venir. Le ministère des Transports ne possède-t-il aucun bateau-pompe dans tout le pays?

M. Clark: Le ministère de la Défense nationale en a, mais pas Transports Canada.

Le sénateur Muir: Lorsque des navires de Transports Canada s'arrêtent dans un port, le ministère ne fournit-il pas des bateaux-pompes?

M. Clark: Non.

Le sénateur Muir: Lorsque j'étais député, j'ai essayé plus d'une fois d'obtenir une aide financière pour l'achat d'un bateau-pompe pour le port de Sidney, qui est dix fois moins important que le vôtre, et elle m'a toujours été refusée. J'ai toujours pensé que le gouvernement fédéral devrait contribuer à l'achat de bateaux-pompes.

Je pense surtout aux pompiers qui doivent combattre ces incendies. J'ai vu deux ou trois incendies dans le port de Sidney et ce sont des pompiers de l'endroit qui se sont portés volontaires pour les éteindre. Comme le sénateur Turner l'a dit il y a quelque temps, ces pompiers reçoivent une petite indemnisation, mais c'est trois fois rien lorsqu'on sait qu'ils doivent affronter la fumée, la saleté et le danger. J'ai toujours estimé que le gouvernement fédéral devrait aider à l'achat de bateaux-pompes.

Votre organisme a-t-il déjà fait des démarches en ce sens?

M. Clark: Oui.

Le sénateur Muir: Pourriez-vous nous en parler?

M. Clark: Nous avons fait des démarches auprès de Ports Canada, qui relève de l'Office des ports nationaux. Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons échoué, mais que je partage entièrement votre opinion à ce sujet.

[*Text*]

Senator Muir: I have been trying for many years but have not had any success. Furthermore, a land-based fire department does not have the equipment required to combat a fire on water.

Mr. Clark: I think it is safe to say that the fire department is the best equipped force in the country to handle problems with dangerous goods.

Senator Muir: Would it not be better for the fire department to have the use of a fire boat?

Mr. Clark: Those with the power to provide a fire boat do not agree with the fire service; they will not provide one.

Senator Muir: I am trying to get something on the record in that respect.

Mr. Bonser: I agree with you completely. The City of Toronto does have a fire boat. The city pays for the total cost of the operation of the fire boat *William Lyon MacKenzie* which handles the Port of Toronto.

I agree completely with your proposition that the federal government should provide some assistance.

Senator Muir: The City of Toronto can afford that, while the City of Saint John, the City of Sidney and the City of North Sidney cannot.

The Chairman: If there are no further questions, honourable senators, before we adjourn, I should like a member of the committee to move the following motion:

> That the committee reimburse expenses for three witnesses from the Canadian Association of Fire Chiefs who appeared before the committee on May 28.

Senator Stollery: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

I thank honourable senators for their attendance and interest in the presentations we have received this evening.

The committee will meet again next Tuesday at 8 p.m.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Je suis revenu à la charge pendant de nombreuses années, mais en vain. En outre, les services d'incendie classiques n'ont pas le matériel voulu pour combattre un incendie sur l'eau.

M. Clark: Je crois pouvoir dire sans craindre de me tromper que les services d'incendie sont les mieux outillés du pays pour résoudre les problèmes causés par des marchandises dangereuses.

Le sénateur Muir: Ne serait-il pas préférable que le service d'incendie puisse disposer d'un bateau-pompe?

M. Clark: Ceux qui ont le pouvoir de financer l'achat d'un bateau-pompe ne sont pas d'accord avec le service des incendies; ils refusent de lui en fournir un.

Le sénateur Muir: Je voudrais faire consigner ce que vous dites à ce sujet.

M. Bonser: Je suis tout à fait d'accord avez vous. La Ville de Toronto a un bateau-pompe, le «William Lyon MacKenzie». C'est elle qui absorbe la totalité des frais d'exploitation de ce bateau qui est affecté au Port de Toronto.

Je suis parfaitement d'accord avez vous lorsque vous dites que le gouvernement fédéral devrait contribuer financièrement à l'achat de ces bateaux.

Le sénateur Muir: La Ville de Toronto a les moyens d'acheter un bateau de ce genre, ce qui n'est pas le cas de Saint-Jean, de Sidney et de North Sidney.

Le président: Si vous n'avez plus de questions, honorables sénateurs, je demanderais à l'un de vous, avant de lever la séance, de proposer la motion suivante:

> Que le Comité défraie les trois témoins représentant l'Association canadienne des chefs de pompiers Inc. qui ont comparu devant lui le 28 mai de leurs dépenses à cet égard.

Le sénateur Stollery: Je le propose.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Je remercie les honorables sénateurs de leur présence et de l'intérêt qu'ils ont manifesté pour les témoignages que nous avons entendus ce soir.

La prochaine séance du comité aura lieu mardi prochain, à 20 heures.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES — TÉMOINS

From Canadian National:
Mr. Gerry Rath, System Coordinator, Commodity;
Mr. D. L. Fletcher, Vice-President, Operations.

From Dominion Marine Association:
Mr. T. Norman Hall, President;
Capt. P. L. Bender, Manager, Marine Regulations.

From Canadian Association of Fire Chief:
Mr. B. Bonser, Past President, Toronto, Fire Chief;
Mr. W. Beattie, Calgary Fire Chief;
Mr. P. Clark, Past President, St-John, Fire Chief.

Du Canadien National:
M. Gerry Rath, coordonnateur du système de service;
M. D. L. Fletcher, vice-président des opérations.

De «Dominion Marine Association»:
M. T. Norman Hall, président;
M. P. L. Bender, directeur de la réglementation maritime.

De l'Association canadienne des Chefs de pompiers:
M. B. Bonser, ancien président, chef des pompiers de Toronto;
M. W. Beattie, chef des pompiers de Calgary;
M. P. Clark, ancien président, chef des pompiers de St-Jean, N.-B.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 11, 1985

Issue No. 6

Sixth Proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 11 juin 1985

Fascicule nº 6

Sixième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

28210—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	*MacEachen (or Frith)
Graham	Muir
Langlois	*Roblin (or Doody)
Lawson	Steuart
Macdonald (*Cape Breton*)	Stollery
	Thériault
	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	*MacEachen (ou Frith)
Graham	Muir
Langlois	*Roblin (ou Doody)
Lawson	Steuart
Macdonald (*Cap-Breton*	Stollery
	Thériault
	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 11 JUIN 1985
(7)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 20 h 20, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Fairbairn, Graham, Langlois, Steuart et Turner. (5)

Présent, mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Nurgitz.

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De «Shipping Federation of Canada»:

MM. Francis Nicol, administrateur,

Peter Davidson, conseiller juridique et

Michael Boyne, directeur du trafic.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

Le président dépose les documents suivants: Lettre du ministre des ressources renouvelables des T.N.O. et un document de M. R. B. Tribe (Ultramar Canada).

L'honorable sénateur Steuart propose: Que la lettre du ministre des ressources renouvelables des T.N.O. et le document de M. R. B. Tribe (Ultramar Canada), soient imprimés en appendice au procès-verbal de ce jour (*appendice «TC-6-A» et appendice «TC-6-B»*).

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président présente les témoins qui font une déclaration et répondent aux questions.

L'honorable sénateur Fairbairn propose: Qu'aux termes de l'article 83 du Règlement, des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés aux trois témoins de «Shipping Federation of Canada»; MM. Francis Nicol, Peter Davidson et Michael Boyne.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 11, 1985
(7)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:20 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Fairbairn, Graham, Langlois, Steuart and Turner. (5)

Present, but not of the Committee: The Honourable Senator Nurgitz.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

In attendance: Official Senate stenographers.

Witnesses:

From the Shipping Federation of Canada:

Messrs. Francis Nicol, Manager,

Peter Davidson, Legal Counsel and

Michael Boyne, General Traffic Manager.

Pursuant to its Order of Reference dated February 14, 1985, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto.

The Chairman tabled the following documents: a letter from the N.W.T. Minister responsible for Renewable Resources and a document from Mr. R. B. Tribe of Ultramar Canada.

The Honourable Senator Steuart moved— That the letter from the N.W.T. Minister responsible for Renewable Resources and the document from Mr. R. B. Tribe of Ultramar Canada be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings (*Appendix "TC-6-A" and Appendix "TC-6-B"*).

And the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Chairman introduced the witnesses who then made statements and answered questions.

The Honourable Senator Fairbairn moved— That in accordance with section 83 of the Regulations, reasonable travel and accommodation expenses be paid to the three witnesses from the Shipping Federation of Canada, Messrs. Francis Nicol, Peter Davidson and Michael Boyne.

And the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

À 21 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

At 9:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 11, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8.00 p.m., for the purpose of inquiring into the subject matter of the document entitled "The Transportation of Dangerous Good Regulations" made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the chair.

The Chairman: Honourable senators, before we commence with our witnesses, I should like to table two letters that we have received. One is from the Minister of Renewable Resources of the Northwest Territories and the other is from Ultramar Canada Inc. I understand that copies of those letters have been distributed. May I have a motion to have them appended to the minutes of today's meeting.

Senator Steuart: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

*(For text of letters, see Appendix p. 6A:*1)

The Chairman: We have with us this evening Mr. Francis Nicol, Manager of the Shipping Federation of Canada, and Mr. Peter Davidson, Legal Counsel. We shall hear first from Mr. Nicol.

Mr. Francis Nicol, Manager, Shipping Federation of Canada: Good evening. The Shipping Federation of Canada is an association which represents ship owners, operators, charterers and agents of ocean going vessels. Nearly all of Canada's import and exports are carried on those ocean going vessels. They are mostly foreign-flag vessels because Canada has a very small deep-sea fleet of its own—very small indeed.

We have a great interest in the dangerous goods legislation and regulations. At the present moment our ships are governed by the International Maritime Dangerous Goods Code. That code was developed by IMO, the International Maritime Organization, which is an arm of the United Nations. Basically, this organization sets the standards which other countries use to write their regulations. That is how we are governed at the present time.

Perhaps, Mr. Chairman, I could ask Mr. Davidson, our Legal Counsel, to make a presentation at this time. I should like to introduce also Mr. Michael Boyne, who is the General Traffic Manger of ACL. He is an expert on documentation.

Mr. Peter Davidson, Legal Counsel, Shipping Federation of Canada: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. Since receiving the invitation to appear before you, the Shipping Federation has had the opportunity to meet with representatives of the Dangerous Goods Directorate, the Canadian Transport Commission and the Canadian Coast Guard, responsible for the development of those regulations and their enforcement; we have learned that more than 100 amendments are now being reviewed by the Justice Department for publication in Part I of the *Canada Gazette*.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 11 juin 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures afin d'examiner le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, C.P. 1985-147, en date du 17 janvier 1985

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, avant d'entendre nos témoins, j'aimerais déposer deux lettres qui nous ont été adressées, l'une par le ministre des Ressources renouvelables des Territoires du Nord-Ouest, l'autre par Ultramar Canada Inc. Je crois comprendre que des exemplaires de ces lettres ont été distribués. Quelqu'un voudrait-il proposer de les annexer au procès-verbal de la séance de ce jour?

Le sénateur Steuart: J'en fais la proposition.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

*(Pour le texte des lettres, se reporter à l'appendice p. 6A:*1.)

Le président: Nous accueillons ce soir MM. Francis Nicol, directeur de la Fédération maritime du Canada, et Peter Davidson, conseiller juridique. Nous entendrons d'abord M. Nicol.

M. Francis Nicol, directeur, Fédération maritime du Canada: Bonsoir. La Fédération maritime du Canada est une association qui représente les propriétaires et les exploitants de navires, les affrêteurs et les mandataires de navires long-courrier. Ces navires sont pour la plupart étrangers car le Canada ne possède qu'une très petite flotte hauturière.

La Loi et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses nous intéressent au plus haut point. A l'heure actuelle, nos navires sont régis par le Code maritime international des marchandises dangereuses (MIMD). Ce code a été établi par l'Organisation maritime internationale, qui relève des Nations Unies et qui a essentiellement pour rôle de fixer les normes à partir desquelles les autres pays rédigent leurs règlements. C'est ainsi que notre association est régie à l'heure actuelle.

Peut-être, monsieur le président, pourrais-je demander à M. Davidson, notre conseiller juridique, de vous présenter maintenant un exposé. J'aimerais également vous présenter M. Michael Boyne, expert en documentation et directeur général du trafic de l'*Atlantic Container Line*.

M. Peter Davidson, conseiller juridique, Fédération maritime du Canada: Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. Depuis que nous avons reçu votre invitation à comparaître, nous avons eu l'occasion de rencontrer des représentants de la Direction des marchandises dangereuses, de la Commission canadienne des transports et de la Garde côtière canadienne, responsables de l'élaboration et de l'application du Règlement. En outre, nous avons appris que le ministère de la Justice procédait à l'examen de plus d'une centaine

[*Text*]

The general nature of those amendments has been made known to us and has been taken into consideration in the preparation of this initial statement. But since the actual text of the amendments is not presently available, we have had to make certain assumptions in developing our remarks.

The carriage of dangerous goods on ships has until now been governed by the Dangerous Goods Shipping Regulations made pursuant to the Canada Shipping Act. Those regulations—I would call them the old regulations— give effect in Canada, as Captain Nicol has mentioned, to the IMDG Code, and they apply to the carriage by ship of all substances classified as dangerous in the code except goods carried in bulk, in liquid or in gaseous form. There are also limited exceptions for vehicles and freight containers carried on short-run ferries, and for certain inflammable substances carried entirely within Canada or on relatively short voyages between Canada and the United States.

The old regulations prohibit the stowing and carrying of dangerous goods on a ship otherwise than in accordance with the IMO Code. Liability for contraventions of the code is imposed by Section 480 of the Canada Shipping Act on the "owner or master" of the ship, and the maximum penalty would be $500 or six months in jail, or both.

The Transportation of Dangerous Goods Regulations, the new regulations, have been made pursuant to Section 21 of the Transportation of Dangerous Goods Act, and some of the provisions—such as those dealing with interpretation, reporting of dangerous occurrences, directions to cease activities, permits for equivalent levels of safety and inspectors—are already in effect.

The remaining published provisions are scheduled to come into force on July 1, 1985, but will be significantly altered when the amendments that are now in the draftiing stage are brought forward.

Although the old regulations will not be repealed on July 1, the new regulations will, by virtue of Section 31 of the Act, prevail to the extent of any inconsistency between the two sets.

The Transportation of Dangerous Goods Act, and consequently the regulations made thereunder, do not apply to the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods in bulk in vessels within the meaning of the Canada Shipping Act. "In bulk" means "confined only by the permanent structures of ship or vessel, without intermediate containment or packaging."

There is, however, one exception to this exemption, and that is to be found in Section 28 of the Act, which gives the Minister of Transport, or a person designated by the Minister, the power to direct any person engaged in handling, offering for

[*Traduction*]

de modifications qui seront publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Nous avons pris connaissance de la nature de l'ensemble de ces modifications et en avons tenu compte dans la rédaction de notre exposé. Mais comme le texte officiel des modifications n'est pas encore disponible, nous avons dû faire certaines hypothèses au moment de formuler nos observations.

Le transport maritime des marchandises dangereuses a jusqu'ici été assujetti au Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses, en application de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce règlement, que j'appellerai l'ancien règlement, a pour effet de mettre en vigueur au Canada, comme l'a mentionné le capitaine Nicol, le Code maritime international des marchandises dangereuses, (MIDM) puisqu'il s'applique au transport maritime de toutes les substances dangereuses répertorées dans le Code à l'exception des marchandises en vrac, des liquides et des gaz. Certaines exceptions visent également les véhicules et les conteneurs de frêt transportés à bord de traversiers ainsi que certaines substances inflammables transportées dans les limites du territoire canadien ou sur de courtes distances entre le Canada et les États-Unis.

L'ancien règlement interdit l'arrimage et le transport maritime des marchandises dangereuses qui ne sont pas conformes au Code de l'OMI. Aux termes de l'article 480 de la Loi sur la Marine marchande du Canada, le «propriétaire ou le capitaine du navire» est tenu responsable de toute infraction au Code, laquelle est sanctionnée par une amende maximale de 500 $ ou un emprisonnement de six mois, ou les deux.

Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, le nouveau règlement, découle de l'article 21 de la Loi sur les transports des marchandises dangereuses et certaines de ses dispositions, celles qui portent sur les définitions, les cas de danger, les directives visant à mettre fin aux activités, les permis de niveau équivalent de sécurité et les inspecteurs sont déjà en vigueur.

Les autres dispositions publiées doivent entrer en vigueur le 1er juillet 1985, mais seront considérablement changées par les modifications que l'on est en train de rédiger.

Bien que l'ancien règlement ne sera pas abrogé le 1er juillet, le nouveau règlement, conformément à l'article 31 de la Loi, aura priorité dans le cas d'une incompatibilité entre les deux règlements.

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses ainsi que le Règlement qui en découle ne s'appliquent pas à la manutention, à la demande de transport et au transport des marchandises dangereuses en vrac à bord des bâtiments, aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. L'expression «en vrac» désigne des «marchandises dont le confinement est assuré seulement par les structures permanentes (du navire ou du bâtiment) sans aucun moyen intermédiaire de confinement ni emballage intermédiaire».

Toutefois, cette exemption comporte une exception, dont fait état l'article 28 de la Loi qui donne au ministre des Transports, ou à la personne qu'il désigne, le pouvoir d'ordonner à des personnes déterminées qui se livrent à des opérations de manuten-

[*Text*]

transport or transporting dangerous goods to cease any such activity or to carry it on in a different manner, when this is considered to be necessary for the protection of public safety.

As for dangerous goods carried in ships but not in bulk, the new regulations would continue the existing regime by providing in Section 2.14 that subject to Part XII, they would not apply to "international consignments," if the handling, offering for transportation or transporting of such consignments is made in accordance with the IMDG Code. An "international consignment" is defined as a consignment that is transported between Canada and another country "on any voyage other than a home-trade voyage Class II." A "home-trade voyage Class II" includes one in the course of which, on the east coast, the vessel does not go south of the port of New York and no more than 120 nautical miles offshore.

It would appear that where a vessel calls at ports within and outside the home-trade limits on the same voyage, all of the shipments on board would be "international consignments." The word "consignment" itself has been defined in the new regulations as "the quantity of dangerous goods transported in a means of transport from one consignor at one location to one consignee at another location".

Insofar as concerns dangerous goods moving partly by sea and partly by land, further exemptions are provided by Sections 2.18 and 2.24 of the new regulations.

Section 2.18, for example, states that the regulations do not apply to the handling, offering for transport or transporting by rail of any international consignment that is to be or has been transported by ship and that is transported either from a port of entry in Canada to the consignee in Canada, or from a port of entry in Canada, through Canada, to a port of exit in Canada, or from the consignor in Canada to a port of exit in Canada for export of the dangerous goods if that routing lies entirely within Canada, if the dangerous goods are in bulk or in closed freight containers that comply with the IMDG Code when transported under the original seal.

Section 2.24 contains similar provisions with respect to the transportation of dangerous goods by road.

The closed freight containers to which the exemptions apply would include the 20-foot and 40-foot long steamship line containers that have changed the face of the transportation industry in recent years.

It would appear that dangerous goods of whatever kind, if carried in such containers from house to house—that is, from the shipper's premises to the consignee's premises—would be dealt with entirely under the IMDG Code, subject to the problems presented by Part XII of the regulations and by the unpublished amendments, which I will discuss later.

It should be mentioned, however, that although most goods will remain in a container from house to house, the transporta-

[*Traduction*]

tion ou de transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ce transport, soit de cesser ces opérations, soit de les mener de la façon requise dans le cas où il l'estime nécessaire pour la protection de la sécurité publique.

Quant aux marchandises dangereuses transportées par navire mais non en vrac, le nouveau règlement permet de poursuivre la pratique actuelle en stipulant, à l'article 2.14, que, sous réserve de la Partie XII, sont exclus de l'application du Règlement, la manutention, la demande de transport et le transport d'un «envoi international», si ces opérations sont effectuées conformément au Code MIMD. Un «envoi international» est défini comme un envoi transporté entre le Canada et un autre pays «au cours d'un voyage autre qu'un voyage de cabotage, classe II». Un «voyage de cabotage, classe II», désigne notamment un voyage au cours duquel un navire naviguant sur la côte atlantique ne se rend pas au-delà du port de New York et demeure dans un rayon de 120 milles marins de la côte.

Il semblerait que lorsqu'un navire fait escale dans des ports qui se situent à l'intérieur et à l'extérieur des limites des voyages de cabotage, toutes les marchandises à son bord sont considérées comme des «envois internationaux». Le terme «envoi» a lui-même été défini dans le nouveau règlement comme la «quantité de marchandises dangereuses transportées à bord d'un moyen de transport, à partir de l'emplacement d'un expéditeur vers un autre emplacement qui est celui du destinataire».

D'autres exceptions sont prévues aux articles 2.18 et 2.14 du nouveau règlement à l'égard des marchandises dangereuses transportées en partie par navire et en partie par camion.

L'article 2.18, par exemple, dispose que sont exclus de l'application du règlement, la manutention, la demande de transport et le transport par rail d'un envoi international de marchandises dangereuses qui a été ou est destiné à être transporté par navire, et qui est acheminé d'un port d'entrée au Canada vers le destinataire au Canada, qui est en transit au Canada, entre un port d'entrée au Canada et un port de sortie au Canada, ou qui est acheminé à l'intérieur du Canada, ou de l'expéditeur à un point de sortie, à des fins d'exportation, si les marchandises dangereuses sont en vrac dans des conteneurs de fret fermés qui sont conformes au Code maritime international des marchandises dangereuses et qui portent le sceau original.

Les dispositions de l'article 2.24 relativement au transport routier des marchandises dangereuses sont semblables.

Les conteneurs de fret fermés visés par les exemptions comprendraient, entre autres, les conteneurs des sociétés de navigation, de 20 et de 40 pieds de long, qui ont révolutionné l'industrie du transport ces dernières années.

Il semblerait que les marchandises dangereuses de quelque type qu'elles soient, si elles sont transportées dans des conteneurs de l'établissement de l'expéditeur à l'établissement du destinaire seraient entièrement visées par le Code maritime international, sous réserve des problèmes que soulève la Partie XII du Règlement et des amendements non encore publiés, dont je parlerai plus tard.

Toutefois, il y a lieu de signaler que même si la plupart des marchandises demeureront dans un conteneur durant leur

[*Text*]

tion of that container may be subject to more than one contract of carriage. While it is often the case that the steamship company's bill of lading will cover the entire journey, it is not unusual to find a situation where that bill of lading covers only the movement of the goods from a point overseas to a terminal in Canada with or without overland movement, with the local delivery of the container from the terminal to the consignee's premises being the subject of a separate arrangement between the consignee and, say, a local trucking firm.

The argument has been made that the somewhat restricted definition of the word "consignment" in the new regulations would have the effect of limiting the application of the IMDG Code to the portion of the transportation covered by the steamship company's bill of lading, leaving the remainder of the journey, where there is one, entirely under the new regulations.

If that argument is correct, the result would seem to be undesirable, because, as long as the goods remain intact in the container, there is no reason the Code should not apply to them.

The books I have in front of me are the five volumes of the IMDG Code to which reference is being made.

With this in mind, some concern has also been expressed in shipping circles that the application of the Code may be affected by intervention of inspectors exercising the powers given to them under section 14(1) of the act if, for example, that intervention has the effect of disturbing the stow of the goods in a container simply for the purpose of ascertaining that, in fact, the provisions of the Code have been complied with.

Will that shipment, after such intervention, be considered to fall within the new regulations instead of the Code? It is hoped not.

There is, moreover, a possibility that the new regulations will remove from the operation of the Code the carriage of dangerous goods in containers on feeder vessels running between the port of Halifax and certain ports in the United States, particularly Boston, and will place those operations instead entirely under the new regulations. When the feeder service happens to fall within the definition of a home-trade Class II voyage, it will not be excluded from the regulations under the present wording of section 2.14; nor would the exclusion for inflammable substances contained in section 2.15 apply.

Just as a container ship operator using Halifax as his North American sea terminal will arrange for the overland movement in Canada of house-to-house containers, he may also use feeder vessels for the pick up and delivery of northeast coast ports in the United States. It would, therefore, be desirable to amend the regulations so as to apply to this type of service the same principles that have been adopted for rad and rail transport and expressed in sections 2.18 and 2.24.

From our recent discussions with the Dangerous Goods Directorate, we understand that amendments to the new regulations dealing with the home trade voyages may indirectly

[*Traduction*]

transport d'un établissement à l'autre, le transport même de ce conteneur peut faire l'objet de plus d'un contrat. Bien qu'il arrive souvent que le connaissement de la société de navigation s'applique à toute la durée du trajet, il n'est pas rare qu'il ne s'applique qu'au transport des marchandises expédiées de l'étranger à un terminal canadien, que ces marchandises empruntent ou non des voies terrestres, la livraison locale du conteneur depuis le terminal jusqu'à l'établissement du destinataire faisant l'objet d'une entente distincte entre le destinataire et, par exemple, une société locale de camionnage.

D'aucuns prétendent que la définition quelque peu restreinte du terme «envoi» dans le nouveau règlement aura pour effet de limiter l'application du Code maritime international des marchandises dangereuses à la partie du trajet visée par le connaissement de la société de navigation, ce qui laisse le reste du parcours, s'il y a lieu, entièrement assujetti au nouveau règlement.

Si c'est le cas, les conséquences ne semblent pas souhaitables parce que, aussi longtemps que les marchandises demeurent intactes dans leur conteneur, il n'y a aucune raison pour laquelle le Code ne devrait s'y appliquer.

Les livres que j'ai devant moi constituent les cinq volumes du Code auquel il est fait référence.

C'est pourquoi les sociétés de navigation s'inquiètent quelque peu de ce que l'intervention d'inspecteurs exerçant les pouvoirs qui leur sont conférés en vertu du paragraphe 14(1) de la Loi puisse influer sur l'application du Code si, par exemple, cette intervention a pour effet de nuire à l'arrimage de marchandises du conteneur simplement dans le but de s'assurer que, de fait, les dispositions du Code ont été respectées.

Ce chargement, après pareille intervention, sera-t-il assujetti au nouveau règlement plutôt qu'au Code? Nous espérons que non.

En outre, il est possible que le nouveau règlement n'assujettisse pas au Code le transport de marchandises dangereuses dans des conteneurs à bord de petits navires porte-conteneurs faisant la navette entre le port d'Halifax et certains ports américains, notamment celui de Boston, et que ces opérations soient plutôt assujetties au nouveau Règlement. Les petits porte-conteneurs visés par la définition des voyages de cabotage, classe II, ne seraient pas exemptés de l'application du règlement aux termes de l'actuel article 2.14, et l'exemption des substances inflammables prévue à l'article 2.15 ne s'appliquerait pas non plus.

Tout comme l'exploitant d'un petit porte-conteneurs ayant Halifax pour terminal maritime nord-américan prendra les dispositions nécessaires pour assurer le transport routier au Canada des conteneurs expédiés d'un établissement à un autre, il pourra également recourir à des petits porte-conteneurs en vue du ramassage et de la livraison aux ports côtiers du Nord-Est des États-Unis. Par conséquent, il serait souhaitable de modifier le règlement de façon à assujettir ce genre de service aux principes qui régissent le transport routier et ferroviaire, précisés aux articles 2.18 et 2.24.

Il ressort de nos récentes discussions avec la Direction des matières dangereuses que les modifications au nouveau règlement portant sur les voyages de cabotage pourraient indirecte-

[*Text*]

eliminate this problem. But we understand at the moment, for example, that one of the vessels involved is of Swedish registry, and under the law of the flag is obliged to comply with the provisions of the Code. By following the new regulations, that operator will, technically, be in violation of the laws of his own country.

In the case of shipments that are not containerized, known in the shipping industry as break-bulk shipments, or shipments that are containerized for only part of the transit, their overland movement would appear to be dealt with by the new regulations as currently published, but we understand that the unpublished amendments would extend the exemptions contained in sections 2.18 and 2.24 to the transportation by road or rail of international consignments, whether containerized or not, that are classified, packed and labeled in accordance with the IMDG Code. Again, however, because of the definition of the word "consignment" the application of the Code may be limited to the portion of the transportation undertaken pursuant to the steamship company's bill of lading. It should be noted that in the case of a break-bulk shipment, greater use is made of port-to-port bills of lading; that is, those where the consignee takes delivery of the goods at the sea terminal and makes separate arrangements with the rail or road carriers for all necessary overland transportation.

The Shipping Federation of Canada would support any amendment that would tend to increase the number of cases where goods would be subject to the IMDG Code for the entire journey.

All international consignments, with the exception, of course, of goods carried in bulk on ships, would be subject, under the published new regulations, to the requirements of section 12.1, namely that no person, where he is not a resident in Canada, may handle, offer for transport or transport dangerous goods destined for Canada, or for any place outside of Canada through Canada, if those goods are dangerous goods set out in Schedule XII, unless that person files with the minister a notice setting out the name and address of a person in Canada having his or jits chief place of business or head office in Canada that is willing to act as that person's agent, together with the proof of such willingness.

This is the regulation contemplated by section 19(2) of the act, which provides that the person who is named as agent in the required manner is deemed to be the person handling, offering for transport or transporting for the purposes of the act.

It is understood that an unpublished amendment would require certain minimum quantities to be shipped before the foreign shipper, or foreign carrier, would have to appoint an agent. Nevertheless, the penalties for contravention of the act and the new regulations are much more severe than those provided by the old, and include fines of up to $50,000 for the first offence and $100,000 for each subsequent offence, or imprisonment for a term not exceeding two years. Additional liabilities on the agent would include, under section 18, the costs and

[*Traduction*]

ment éliminer ce problème. Mais, à l'heure actuelle, par exemple, il semblerait que l'un des navires en question soit immatriculé en Suède et, en vertu de la loi du pavillon, il serait tenu de se conformer aux dispositions du Code. En respectant le nouveau règlement, l'exploitant contreviendra, en théorie, aux lois de son propre pays.

Quant aux marchandises qui ne sont pas dans des conteneurs, et que l'industrie appelle communément un lot de marchandises diverses, ou encore les marchandises qui se trouvent dans des conteneurs pour une partie du trajet seulement, leur transport terrestre semble être assujetti au nouveau règlement, tel qu'il est libellé actuellement, mais il nous semble comprendre que les modifications non encore publiées élargiraient la portée des exemptions prévues aux articles 2.18 et 2.24 au transport routier ou ferroviaire d'envois internationaux, se trouvant ou non dans des conteneurs, qui sont répertoriés, emballés et étiquetés conformément au Code maritime international des marchandises dangereuses. Toutefois, en raison de la définition du terme «envoi», l'application du Code pourrait être limitée à la partie du trajet visée par le connaissement de la société de navigation. Il y a lieu de noter que dans le cas de lots de marchandises diverses, on recourt davantage aux connaissements de port à port, c'est-à-dire que le destinataire prend possession des marchandises au terminal maritime et conclut des ententes distinctes avec les transporteurs routiers ou ferroviaires pour tout transport terrestre nécessaire.

La Fédération maritime du Canada serait en faveur de toute modification qui aurait pour effet d'augmenter le nombre de cas où les marchandises seraient assujetties au Code maritime international pour toute la durée du trajet.

Tous les envois internationaux, à l'exception, bien entendu, des marchandises transportées en vrac à bord d'un navire, seraient assujettis, en vertu des dispositions publiées du nouveau règlement aux exgiences de l'article 12.1 selon lesquelles il est interdit à toute personne qui ne réside pas au Canada de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter, par tout moyen de transport, les marchandises dangereuses destinées au Canada ou à y transiter et qui sont visées à l'annexe XII, à moins qu'elle ne dépose auprès du Ministre un avis portant le nom et l'adresse de la personne physique résidant au Canada ou de la personne morale y ayant son principal établissement commercial ou son siège social qui accepte d'être son mandataire, ainsi que la preuve de l'acceptation.

Il s'agit là du règlement visé par le paragraphe 19(2) de la Loi selon lequel la personne qui est nommée mandataire de la façon requise est réputée, aux fins de l'application de la loi, être le manutentionnaire ou le transporteur de celui qui demande le transport.

Vraisemblablement, aux termes d'une modification non encore publiée, certaines quantités minimales devraient être expédiées avant que l'expéditeur ou le transporteur étrangers soient tenus de nommer un mandataire. Quoi qu'il en soit, toute violation de la Loi et du nouveau règlement serait pénalisée avec beaucoup plus de rigueur que ce que prévoit l'ancien règlement, l'amende pouvant s'élever jusqu'à 50 000 $ pour la première infraction et jusqu'à 100 000 $ pour chaque infraction subséquente, ou encore comporter un emprisonnement

[*Text*]

expenses of remedial or emergency measures incurred by the Crown.

In the case of those who transport dangerous goods, it should be kept in mind that at present most of Canada's export and import trade by sea is carried in ships owned by persons not residing in Canada. Therefore, practically all ships carrying dangerous goods inwards, as well as those carrying dangerous goods of U.S. origin outwards, will have to meet the requirement of section 12.1 of the regulations with respect to the appointment of an agent for the foreign owner or operator. However, section 19, (2) of the act is not of a mandatory nature. The wording used is, "if required by the regulations."

We submit that its implementation should be reconsidered for the following reasons: First, the agent will be subject to prosecution under the act for offences consisting of contraventions of the act and regulations, and will be liable to fines or imprisonment not only for his own acts or omissions but also for those of the ship owner or the ship owner's agents overseas. While section 8 of the act provides that no person is guilty of an offence under the act if he establishes that he took all reasonable measures to comply with the act and the regulations, the agent in Canada may, as a practical matter, be faced with the difficult task of obtaining proof from foreign ports and/or from witnesses over whom he has no control.

Second, ships' agents who are members of the Shipping Federation of Canada may act solely as husbanding agents for a ship calling at our ports, in which case for a fee they will attend to the needs of a ship, arranging for the procurement of bunkers, stores, tugs, pilots and the appointment of stevedores and the clearance of the ship for the St. Lawrence Seaway if she is to proceed in the system, or they may act as cargo booking agents as being paid on a commission basis, or as general agents combining the duties of the husbanding agent and the cargo booking agent and generally representing the steamship company for the purpose of the shipping service which the latter operates to and from Canada. It is extremely doubtful whether these ships' agents will want to accept an appointment as agent of the steamship company for the purposes of this act as this function will be outside the scope of their normal operations, especially since the dangerous goods contemplated by section 12.1 of the regulations will, in all cases, originate from outside Canada.

We also doubt that if the vessel is on time charter, and even if the time charterer is a Canadian corporation, the time charter will be prepared to accept this appointment as agent of the owner for purposes of the act. We, therefore, foresee considerable administrative problems in putting this regulation into effect.

[*Traduction*]

d'une durée maximale de deux ans. Au nombre des autres responsabilités du mandataire, l'article 18 prévoit le remboursement des coûts et des dépenses engagés par la Couronne pour des mesures de redressement ou d'urgence.

Quant aux responsables du transport des marchandises dangereuses, il ne faut pas oublier qu'à l'heure actuelle, la majeure partie de l'exportation et de l'importation canadiennes par voie maritime est assurée par des armateurs qui ne résident pas au Canada. Par conséquent, pratiquement tous les navires transportant des marchandises dangereuses dans le territoire canadien ainsi que les navires battant pavillon américain transportant des marchandises dangereuses vers l'extérieur devront se conformer aux dispositions de l'article 12.1 du Règlement en ce qui concerne la désignation du mandataire du propriétaire ou de l'exploitant étrangers. Toutefois, l'expression «peuvent être tenues par règlement» ne rend pas obligatoire l'application du paragraphe 19(2) de la Loi.

Nous sommes d'avis qu'il y a lieu de réexaminer les conditions de son application parce que, dans un premier temps, le mandataire pourrait être, en vertu de la loi, poursuivi en justice pour avoir violé la Loi et le règlement et pourrait être assujetti à une amende ou à une peine d'emprisonnement par suite, non seulement de ses propres actions ou omissions, mais également de celles du propriétaire du navire ou du mandataire du propriétaire à l'étranger. Bien que l'article 8 de la Loi prévoie que celui qui établit qu'il a pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation de la Loi et du Règlement peut se disculper d'une infraction prévue à la loi, le mandataire au Canada peut, en pratique, se voir forcé de recueillir des preuves auprès de ports étrangers et de témoins qui ne sont pas assujettis à son autorité.

Dans un second temps, les mandataires qui sont membres de la Fédération maritime du Canada ne peuvent agir qu'à titre de gestionnaire des navires faisant escale dans nos ports, auquel cas, contre rémunération, ils veilleront à l'approvisionnement en carburant, en stocks et en remorqueurs, s'assureront les services de pilotes et de manutentionnaires, obtiendront l'autorisation d'accès sur la voie maritime du Saint-Laurent, au besoin, ou encore agiront à titre d'agent des réservations des chargements rémunérés à la commission, ou encore de mandataires généraux assumant à la fois les fonctions du gestionnaire et de l'agent des réservations et, en règle générale, de représentants de la société de navigation pour le service de navigation au départ et à destination du Canada que la société exploite. Il y a fort à craindre que ces mandataires n'accepteront pas de remplir le rôle de mandataire de la société de navigation en vertu de la Loi, cette fonction dépassant leurs fonctions normales, surtout parce que toutes les marchandises dangereuses visées par l'article 12.1 du règlement seront expédiées d'ailleurs que du Canada.

Nous doutons également de ce que, si le navire est affrété à temps, même si l'affréteur est une société canadienne, le fréteur soit disposé à accepter ce rôle de mandataire du propriétaire aux termes de la Loi. Par conséquent, nous prévoyons de graves problèmes administratifs dans la mise en vigueur de ce règlement.

[*Text*]

One possible solution to this problem would be to give the foreign ship owner or operator the option of either appointing an agent or, as contemplated by section 19, (1) of the act, of providing proof of insurance. This would have the desirable effect of making the defendant in any proceedings taken under the act the party who is best able to provide a proper defence, even to the extent of obtaining evidence from outside Canada, while at the same time providing a means of securing whatever might be due to the Crown, because virtually all ship owners or operators are members of mutual insurance associations commonly referred to as "P&I Clubs." A declaration of insurance is, for example, part of the pre-clearance procedure required by the St. Lawrence Seaway Authority before vessels are allowed to enter the system, and its purpose is to facilitate recovery from ship owners of penalties and also for damages caused by ships to seaway property.

The shipping federation cannot, of course, address section 12.1 of the regulations from the point of view of the foreign residents who offer dangerous goods for transport, except to suggest that it is likely that they would also encounter considerable difficulty in complying with this provision. The question is, moreover, raised as to what extent foreign residents will have been made aware of the new regulations, particularly in the case of dangerous goods passing through Canada in transit between the United States and overseas, where no Canadian buyer or seller is involved.

The shipping federation has also been told that there is an unpublished amendment to section 2.14 of the new regulations that would make international consignments transported in ships, whether in steamship containers or not, subject not only to the IMDG Code and the requirements for the appointment of agents, but also to the provisions of the new regulations respecting documentation under sections 4.4 and 4.8, emergency response planning under sections 7.15 to 7.17, and training under sections 9.2 to 9.7. The obligation to prepare the shipping document rests, under section 4.4, with the "consignor". This would include, it is assumed, the shipper named in the steamship company's bill of lading and perhaps also the steamship company or its agent in those cases where the ocean bill of lading is not surrendered at the discharge port, because the steamship company has contractually undertaken to deliver at an inland point and to arrange for the necessary road or rail transportation.

The obligation to prepare an emergency response plan under section 7.16 would seem to rest not with the steamship line but with the actual shipper in the case of an export cargo and the actual consignee, in the case of an inport shipment. The obligations with respect to training under section 9.2 apply not only to shippers and carriers, but also to cargo handlers such as stevedores and terminal operators.

Under the circumstances there is confusion as to what steps should now be taken by steamship companies to ensure compli-

[*Traduction*]

Une solution possible serait de donner au propriétaire ou à l'exploitant du navire étranger la possibilité de désigner un mandataire ou, comme le prévoit le paragraphe 19(1) de la Loi, de fournir une preuve de solvabilité. Cela aurait le souhaitable effet de faire du défendeur de poursuites judiciaires entamées en vertu de la Loi la partie la mieux placée pour se défendre convenablement même s'il doit obtenir des témoignages à l'étranger, tout en donnant à la Couronne un moyen de récupérer ce qui lui est dû, puisque presque tous les propriétaires et exploitants de navires sont membres d'associations mutuelles d'assurance communément appelées les clubs de protection et d'indemnisation. L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent exige du propriétaire ou de l'exploitant du navire une preuve de solvabilité avant de le laisser entrer, laquelle a pour but de simplifier le recouvrement des amendes et des dommages-intérêts pour les dommages causés par les navires aux installations de l'Administration.

La Fédération maritime ne peut, évidemment, analyser l'article 12.1 du Règlement du point de vue des résidents étrangers qui demandent de transporter des marchandises dangereuses, si ce n'est pour dire que ceux-ci auront probablement beaucoup de difficultés à se conformer à cette disposition. Il faut pourtant se demander dans quelle mesure les résidents étrangers se seront familiarisés avec le nouveau règlement, notamment avec les dispositions sur les marchandises dangereuses qui sont transportées entre les États-Unis et un pays étranger, mais qui transitent par le Canada alors qu'il n'y a même pas d'acheteur ou de vendeur canadien.

La Fédération maritime a également appris qu'une modification non encore publiée serait apportée à l'article 2.14 du nouveau règlement, en vertu de laquelle les envois internationaux transportés par navire, que ce soit dans des conteneurs ou non, seront assujettis non seulement au Code maritime international des marchandises dangereuses et aux dispositions régissant la désignation de mandataires, mais également aux articles 4.4 et 4.8 du nouveau règlement, qui portent sur les documents d'expédition, aux articles 7.15 à 7.17, qui portent sur la planification des interventions d'urgence, et aux articles 9.2 à 9.7, qui portent sur la formation. C'est l'expéditeur, en vertu de l'article 4.4, qui sera tenu de préparer les documents d'expédition. Ceux-ci devront inclure le nom de l'expéditeur qui figure sur le connaissement de la compagnie de navigation ainsi que le nom de la compagnie ou de son agent, dans les cas où le connaissement n'est pas remis au point de déchargement, parce que la compagnie s'est engagée, par contrat, à livrer les marchandises à un point de l'intérieur et à prendre les mesures nécessaires pour en assurer le transport par camion ou par train.

D'après l'article 7.16, ce n'est pas la société de navigation mais plutôt l'expéditeur qui doit préparer un plan d'urgence dans le cas des marchandises destinées à l'exportation, et le destinateur dans le cas des marchandises destinées à l'importation. Les dispositions relatives à la formation, en vertu de l'article 9.2, s'appliquent non seulement aux expéditeurs et aux transporteurs, mais également aux manutentionnaires comme les dockers et les exploitants de terminal.

Dans ces cas, on ne semble pas trop savoir quelles sont les mesures que doivent prendre les sociétés de navigation pour se

[*Text*]

ance with the regulations on their part and what they should tell their foreign customers so as to enable them to do what is required of persons who ship or receive dangerous goods. The regulations scheduled to come into force on July 1 will, it seems, be only temporary, and, because of the amendments, the distinction that the shipping industry thought had made between the IMDG Code and the new regulations is no longer as clear as it seemed.

The shipping federation submits, therefore, that the implementation of those regulations not yet in force be postponed from July 1 to a date to be determined after taking into consideration the impending publication of amendments to the regulations, the need for examination and discussion of those amendments once published, and the need for making the requirements of the regulations known to the foreign residents who would be affected by them.

It is also understood that the implementation of the published regulations on July 1 may present difficulties for transborder shipments, that is, those going between Canada and the United States overland, some of which may involve the shipping industry as they could well have been, or be intended to be, carried on ocean vessels to or from Canadian ports, because, although there is apparently a requirement of reciprocity between the two countries, the American authorities do not plan to review their law and regulations until October of this year. This problem may have been addressed by amendments published in Part I of the Canada *Gazette* on May 31, but it is not clear to the shipping industry at the moment whether these amendments represent the complete solution, and we have noted that they do, in fact, provide for certain delays in the implementation of part of the regulations.

Moreover, there is the matter of the application of the regulations to the trucking industry, a subject which the shipping federation understands is fraught with difficulty as provincial regulations may be needed to supplement the federal regulations insofar as concerns, for example, the carriage of goods by road from, say, the Port of Montreal to a destination within the Province of Quebec.

It is further submitted that a delay in the implementation of the new regulations would not be harmful to the public, because the carriage of dangerous goods on ships is already subject to regulations passed under the Canada Shipping Act and to the IMDG Code. In this connection, it should be noted that the definition of the Code as found in the existing Regulations under the Canada Shipping Act is more up to date than the definition found in the Regulations published on February 6, 1985, in that it includes amendment No. 21 to the Code published in 1984. Foreign ships carrying dangerous goods to and from Canada will, in order to comply with the laws of their flags, be subject to that amendment whether or not it is adopted in Canada.

Finally, because of the uncertainties outlined above and the complex nature of the subject, it is to be hoped that once the amendments now being reviewed by the Justice Department have been published, sufficient time will be allowed for discus-

[*Traduction*]

conformer aux règlements, et quelles sont les instructions qu'elles doivent transmettre à leurs clients étrangers pour qu'ils sachent ce qu'on exige d'eux. Le règlement qui doit entrer en vigueur le 1er juillet sera, semble-t-il, provisoire. En raison des modifications, la distinction que l'industrie semblait avoir faite entre le Code maritime international des marchandises dangereuses et le nouveau règlement n'est plus aussi claire.

La Fédération maritime demande donc que l'on surseoie à la mise en application de ce règlement qui n'est pas encore entré en vigueur, et ce, jusqu'à ce qu'on ait publié les modifications prévues au règlement, examiné les modifications en question et sensibilisé les résidents étrangers concernés au règlement.

L'entrée en vigueur, le 1er juillet, du règlement publié risque de poser des problèmes pour des envois transfrontaliers, c'est-à-dire les envois faits entre le Canada et les États-Unis; certains de ces envois ont été ou auraient pu être faits grâce à des navires à destination et en provenance de ports canadiens. Même s'il existe apparemment une entente de réciprocité entre les deux pays, les autorités américaines n'ont pas l'intention de modifier leurs lois et leurs règlements avant le mois d'octobre de cette année. Il se peut que ce problème ait été réglé par le biais des modifications publiées dans la Partie I de la *Gazette* du Canada, le 31 mai. Toutefois, l'industrie maritime ne sait pas si ces modifications constituent la solution complète; nous avons noté, en fait, qu'elles prévoient certains délais pour la mise en application d'une partie du règlement.

Il y a aussi la question de l'application du règlement à l'industrie du camionnage. D'après la fédération, il s'agit là d'une question épineuse car il faudra peut-être établir des règlements provinciaux pour compléter le règlement fédéral en ce qu'il concerne, par exemple, l'expédition de marchandises par camion depuis, disons, le port de Montréal jusqu'à un point de destination à l'intérieur de la province de Québec.

Il serait aussi dans l'intérêt du public qu'on retarde l'entrée en vigueur du nouveau règlement parce que le transport de marchandises dangereuses par bateau est déjà assujetti à un règlement adopté en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et au Code maritime international des marchandises dangereuses. A cet égard, la définition du Code que l'on trouve dans le règlement actuel, promulgué en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, est plus à jour que la définition qui figure dans le Règlement datant du 6 février 1985. En effet, elle comprend la modification nº 21 apportée au Code en 1984. Les navires étrangers transportant des marchandises dangereuses à destination et en provenance du Canada devront, pour se conformer aux lois de leur pays, être assujettis à cette modification, qu'elle soit ou non adoptée au Canada.

Enfin, en raison des incertitudes mentionnées ci-dessus et de la nature complexe du sujet, nous espérons que dès que les modifications faisant actuellement l'objet d'une étude par le ministère de la Justice seront publiées, nous aurons suffisam-

[*Text*]

sion. Indeed, the shipping federation would hope that sufficient advance publicity be given to any future amendments to facilitate compliance with the regulations and that such amendments be designed to come in force no less than 60 days after publication.

Those, Mr. Chairman, are my initial remarks.

The Chairman: Thank you, Mr. Davidson. Do you have another witness?

Mr. Nicol: We will be pleased to answer any questions that the senators may have at this moment.

The Chairman: Are there any questions, honourable senators?

Senator Graham: You mentioned that the Canada Shipping Act, in some aspects, is tougher at the present time in terms of regulations than those which apply to air, rail and road. Why is that?

Mr. Davidson: The carriage of dangerous goods on ships has been regulated thoroughly for a number of years and as a result of discussions at the intergovernmental level, the IMO Code and the IMDG Code is the result of the activities of the International Maritime Organization which, I understand, is a division or an agency of the United Nations, and the problem of dangerous goods is one that has been of international concern in shipping circles for a long time.

Senator Graham: You suggested that the implementation or the date of coming into force of some of these regulations would not be harmful to the public. Are you thinking of any specific aspects of those regulations?

Mr. Davidson: Not specifically, senator. We already have, if you will, a system in effect. What we are, perhaps, concerned about is that the system will not quite mesh with the new regulations.

Senator Graham: In terms of training, have you started a training program already? Have the companies that belong to your federation started a training program regarding these regulations.

Mr. Davidson: Perhaps one of the gentlemen with me might answer that. Captain Nicol is on the operating side and Mr. Boyne is on the side of documentation.

Mr. Nicol: Senator Graham, the training on the operational side is on-the-job training. People in the junior position learn from the people that are supervised by their superiors, who are most often qualified mariners with master's or mate's certificate of competency, and part of the curriculum, and the examination for that certificate, or those certificates of competency, is an examination in the handling aspect of dangerous goods. So it is on-the-job training that the operational people receive, and they are supervised always by a trained superintendent.

Senator Graham: Wwe have heard from other carriers that a new training program will have to be instituted in order to comply with some of the new regulations.

[*Traduction*]

ment de temps pour en discuter. En effet, la Fédération maritime espère que les modifications futures seront annoncées suffisamment à l'avance pour qu'elle puisse se conformer au règlement et que ces modifications entreront en vigueur au plus tôt 60 jours après leur publication.

Voilà, monsieur le président, qui clôt ma déclaration préliminaire.

Le président: Merci, monsieur Davidson. Avez-vous d'autres témoins?

M. Nicol: Nous serons heureux de répondre aux questions que les sénateurs souhaiteraient nous poser.

Le président: Avez-vous des questions à poser, honorables sénateurs?

Le sénateur Graham: Vous avez dit que le Règlement actuel de la Loi sur la marine marchande du Canada est plus sévère, à certains égards, que les règlements qui s'appliquent au transport aérien, ferroviaire et routier. Pourquoi?

M. Davidson: Le transport par mer de marchandises dangereuses est rigoureusement réglementé depuis un certain nombre d'années; le Code de l'OMI et le Code maritime international des marchandises dangereuses découlent des activités de l'Organisation maritime internationale qui, d'après ce que je crois comprendre, est une division ou un organisme des Nations Unies. Le problème des marchandises dangereuses préoccupe depuis très longtemps les sociétés maritimes internationales.

Le sénateur Graham: Vous laissez entendre que l'entrée en vigueur de certaines dispositions du règlement ne nuirait pas au public. Faites-vous allusion à des aspects précis du règlement?

M. Davidson: Pas précisément, sénateur. Nous avons déjà un système en place. Nous craignons plutôt que le système ne concorde pas très bien avec le nouveau Règlement.

Le sénateur Graham: Avez-vous déjà mis sur pied un programme de formation? Les sociétés membres de votre Fédération ont-elles mis sur pied un programme de formation en ce qui concerne le règlement?

M. Davidson: On pourra peut-être demander au capitaine Nicol, qui s'occupe de l'exploitation, ou à M. Boyne, qui s'occupe des documents, de répondre à cette question.

M. Nicol: Sénateur Graham, la formation s'acquiert en cours d'emploi. Les personnes qui occupent des postes subalternes sont formées par les gens qui sont supervisés par leurs supérieurs; ils possèdent souvent un certificat de capacité de capitaine ou de lieutenant. Pour avoir droit au certificat, il faut passer un examen sur la manutention des marchandises dangereuses. La formation est donc acquise en cours d'emploi et ces gens sont toujours surveillés par un superviseur qualifié.

Le sénateur Graham: D'autres transporteurs nous ont dit qu'ils devront mettre sur pied un nouveau programme de formation pour être en mesure de se conformer à certaines des nouvelles dispositions.

[*Text*]

Mr. Nicol: Well, here we have a bit of confusion. Initially, when we read the document, the proposed regulations, we assumed the training applied to us; after the regulations were published we discovered that the training did not apply to us. Our reading of the regulations was that the International Maritime Dangerous Goods Code applied to the shipping industry and we were exempted from the training program. However, I believe there is an amendment being compiled at this moment which would bring us into the training program. So we are really not very sure where we stand with the training program. At this moment it seems as though it does not apply to ocean shipping. However, it may tomorrow or the next day, or the day after that, and it is very difficult for us to inform people abroad of to know what is happening and also what to do within our own organizations with respect to it.

Senator Graham: If it does apply, how long will it take to properly train an individual?

Mr. Nicol: In my opinion, that is very difficult to say, because all of the people that are currently doing the job are already trained. So I don't see what we could do by setting up training programs, when they are already trained. It is sort of like teaching your grandmother to suck eggs. They are already doing this, and we are going to give them a piece of paper to say that they can do it. I think that is about the best way I can explain it at this moment. One of the things we really want to know is, are we subject to the training program? We are not sure at this moment.

Senator Graham: But you have obviously made representations to the Ministry of Transport. What kind of reaction have you had?

Mr. Nicol: Well, we have had a lot of co-operation from the Dangerous Goods Directorate and wehave spoken to the people there; but we are still confused as to what applies to us and what does not, both in the type of cargoes—and by that I mean containerized, vis-à-vis break-bulk, through bills of lading, vis-à-vis port bills of lading and also the training programs. We really do not know where we stand and we have to know soon so that we can do that which is necessary.

Senator Graham: The clock is just ticking and you are not getting any comfort.

Mr. Nicol: Yes, and that is why we need a postponement, and if we had a postponement, things would continue the way they are just now. We would continue to be governed by this International Maritime Dangerous Goods Code and, of course, we interface with the railway and the railway accepts the Code as well.

Senator Graham: Mr. Davidson suggested in reference to the regulations that are not yet in force that some time should be negotiated, and, I think, he used the phrase, "It is a date to be determined." What do you think would be a reasonable date or a reasonable period of time?

Mr. Davidson: Well, Captain Nicol and I discussed this before and the thought we had was six months. I did notice in the regulations that were published—and which only came on my desk yesterday—the transborder amendments, and there

[*Traduction*]

M. Nicol: Eh bien, tout n'est pas très clair. Au début, lorsque nous avons lu le document, le règlement proposé, nous avons pensé que la formation s'appliquait à nous. Une fois le règlement publié, nous avons découvert que cela n'était pas le cas, que le règlement et le Code maritime international des marchandises dangereuses s'appliquaient à l'industrie maritime et que nous étions exclus du programme de formation. Toutefois, je crois comprendre qu'on est en train de préparer une modification pour nous inclure dans le programme de formation. Nous ne savons donc pas où nous en sommes à ce point de vue-là. Il semblerait qu'il ne s'applique pas pour le moment au transport océanique. Toutefois, ce ne sera peut-être plus le cas demain et il est très difficile pour nous d'informer les gens à l'étranger de ce qui arrive et, en plus, de savoir ce que nous devons faire au sein de notre propre organisation.

Le sénateur Graham: Si le règlement s'applique à vous, combien de temps faudrait-il pour bien former une personne?

M. Nicol: À mon avis, il est très difficile de le savoir parce que tous les gens qui font actuellement le travail sont déjà formés. Je ne vois pas ce qu'on pourrait accomplir en mettant sur pied des programmes de formation alors que tous les intéressés sont déjà formés. Nous allons leur donner un certificat qui le confirme. Je ne peux vous l'expliquer autrement à ce moment-ci. Nous voulons savoir, entre autres, si le programme de formation s'applique à nous. Nous n'en sommes pas encore certains.

Le sénateur Graham: Mais vous avez sûrement communiqué avec le ministère des Transports. Quel genre de réaction avez-vous eu?

M. Nicol: Eh bien, la Direction du transport des marchandises dangereuses collabore beaucoup avec nous. Nous avons rencontré les gens de la direction mais nous ne savons pas au juste ce qui s'applique à nous en ce qui concerne les marchandises transportées dans des conteneurs ou dégroupées, les connaissements directs par opposition au autres connaissements et les programmes de formation. Nous ne savons pas où nous en sommes mais il faut que la situation se règle bientôt pour qu'on puisse prendre les mesures nécessaires.

Le sénateur Graham: Le temps passe et les choses ne s'améliorent pas.

M. Nicol: Oui, et c'est pourquoi nous avons besoin d'un sursis; si on l'obtient, les choses continueront à se dérouler comme à l'heure actuelle. Nous serons régis par le Code maritime international des marchandises dangereuses et, évidemment, nous continuerons à travailler avec les sociétés ferroviaires, qui se conforment également au code.

Le sénateur Graham: En ce qui concerne les dispositions qui ne sont pas encore en vigueur, M. Davidson a laissé entendre qu'il faudrait plus de temps. Je crois qu'il a employé les termes «a une date ultérieure». Quelle serait d'après vous une date ou une période raisonnable?

M. Davidson: Eh bien, le capitaine Nicol et moi avons discuté de cette question et nous sommes d'avis qu'un délais de six mois conviendrait. J'ai remarqué que les modifications sur les envois transfrontaliers figuraient dans le règlement qui a

[*Text*]

are built into those certain delays in the implementation. Some are to October 31 and others, I believe, are to January 19.

Senator Graham: But you feel that a period of six months to the present date of July 1 is sufficient time for all the people you represent to be trained and to be able to comply with these regulations?

Mr. Davidson: Yes.

Senator Fairbairn: Mr. Davidson, did I understand you correctly when you said toward the end of your presentation that you are now operating under tougher regulations than the new regulations?

Mr. Davidson: That was in reference to the twenty-first amendment. The regulations now inforce under the Canada Shipping Act contain an amendment to this Code that has not been referred to in the published regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act. It is simply more up to date.

Senator Fairbairn: Of the witnesses who have appeared before us, one of the most distressing presentations came from the Canadian Trucking Association. They were most concerned about the date, to the point that they indicated that it would not be possible for them to meet the deadline. They outlined a series of possible options, all of which were most unattractive, such as not being able to train people properly, not complying with the law and refusing to move such goods. What element of your traffic is touched by the trucking industry, and have they communicated their concern to you as it affects them and as it may affect you?

Mr. M.A. Boyne, General Traffic Manager, ACL Canada Inc.: The trucking association is involved in all instances with shipping operations. Most cargo arrives at an ocean port in containers which are then moved by rail to an inland city. Once the cargo arrives at that city it is delivered by truck.

Senator Fairbairn: Has the trucking association communicated its concerns to you about the July deadline?

Mr. Nicol: No, they have not. Two or three years ago, when we were looking at the legislation for the dangerous goods act, we held a couple of meetings where all modes of transport sat down together. At that time the trucking industry expressed concerns, but we have not met with the industry regularly since then and I do not think that we have met with them on these regulations at all.

Senator Fairbairn: Conceivably, if their fear is well founded, it could be of concern to you. They were talking about the possibility of having the implementation date held over until, I believe, September.

Mr. Nicol: Until September of this year?

Senator Fairbairn: Yes.

[*Traduction*]

été publié—et que je n'ai reçu qu'hier—et que l'on avait prévu certains délais pour leur mise en application. Certaines dispositions entreront en vigueur le 31 octobre et d'autres, je crois, le 19 janvier.

Le sénateur Graham: Mais vous croyez qu'une période de six mois, à compter du 1er juillet, permettrait à tous ceux que vous représentez d'être formés et de se conformer à ce règlement?

M. Davidson: Oui.

Le sénateur Fairbairn: Monsieur Davidson, ai-je bien compris lorsque vous avez dit, à la fin de votre exposé, que le règlement actuel est plus sévère que le nouveau?

M. Davidson: Je faisais allusion à la vingt-et-unième modification. Le règlement, qui tombe sous le coup de la Loi sur la marine marchande du Canada, contient une modification qui n'a pas été incluse dans le règlement publié en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Il est tout simplement plus à jour.

Le sénateur Fairbairn: De tous les témoins qui ont comparu devant nous, c'est l'Association canadienne du camionnage qui a donné l'exposé le plus saisissant. Les porte-parole de l'Association étaient hautement préoccupés par la date d'entrée en vigueur et ont indiqué qu'il leur serait impossible de respecter le délai. Ils ont donné plusieurs explications, toutes peu convaincantes, comme le fait de ne pas être en mesure de former les gens adéquatement, de respecter la loi et de transporter ces marchandises. De quel aspect de vos opérations l'industrie du camionnage s'occupe-t-elle, et celle-ci vous a-t-elle fait part de ses préoccupations et expliqué dans quelle mesure elles vous concernent?

M. Boyne, directeur général du trafic, Ace Canada Inc.: L'Association du camionnage s'occupe de tous les aspects des opérations d'expédition. La plupart des marchandises arrivent au port dans des conteneurs, qui sont ensuite transportés par train dans un centre urbain. Une fois arrivées à destination, les marchandises sont livrées par camion.

Le sénateur Fairbairn: L'Association vous a-t-elle fait part de ses préoccupations concernant le délai de juillet?

M. Nicol: Non. Il y a deux ou trois ans, lorsque nous étions en train d'étudier la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, nous avons tenu quelques réunions auxquelles assistaient les représentants de tous les modes de transport. A ce moment-là, l'industrie du camionnage a fait part de ses préoccupations, mais nous ne nous sommes pas rencontrés régulièrement depuis, et je ne crois pas que nous nous soyons rencontrés pour discuter du règlement.

Le sénateur Fairbairn: Si les craintes de l'Association sont bien fondées, cela pourrait vous intéresser. Ses représentants ont discuté de la possibilité de reporter la date d'entrée en vigueur à septembre.

M. Nicol: A septembre de cette année?

Le sénateur Fairbairn: Oui.

[*Text*]

Mr. Nicol: I cannot speak for the trucking association. I realized that they had this problem, but I had not realized that it was quite as grave as you have explained it tonight.

Senator Fairbairn: I don't think I am over-stating their concerns. You might want to dig out their testimony and have a look at it.

The Chairman: Mr. Davidson, in your presentation you made reference to the amendments presently being finalized by DOT. A notice was published in the *Canada Gazette* inviting people to make representations. Have you availed yourself of this invitation?

Mr. Davidson: That is something that just came to my desk by mail yesterday. Are you referring to the amendments dealing with transborder shipments?

The Chairman: Yes.

Mr. Davidson: Those amendments are perhaps of indirect concern. The ones that are of more concern to us are the ones that have not yet been published. I understand that they will be published tomorrow.

Senator Graham: I am wondering what will happen after July 1. Unless the government grants a delay in the implementation date for compliance with these regulations, there will be a great bonanza for lawyers in handling cases with respect to this legislation. Have you received any signals from the government or from the Minister of Transport in this respect? There does not seem to be any panic in the transport industry at the present time. If I as a member of the transport industry thought that I would be facing a lot of prosecutions, I would be screaming a lot louder than you are at the present time.

Mr. Nicol: I think we are about to raise our voices on this matter. We need to know now where we are going. We have had a lot of co-operation from the Dangerous Goods Division of the Department of Transport, but we really do not know where we are going. There is a feeling of panic beginning to generate within our industry. People are beginning to say, "What are we going to do on July 1?" and I cannot tell them because I do not think the directorate can tell us exactly what is going to happen yet. That is why tonight we are pushing very strongly, as hard as we know how, for a postponement. We would be grateful if there were any way at all that we could get a postponement of implementation, bearing in mind that we will be regulated and that the new regulations will not be unlike these at all. We will still continue to be regulated. The interface with the rail will be as it. We would like the postponement so that we can look at the training aspects. We do not know yet what is required there and we must know, soon.

The Chairman: You are not the first ones to make such a recommendation. We have had a similar recommendation from the CMA. They asked for a postponement until after Labour Day. The Canadian Trucking Association also wanted a postponement until the end of the year.

Senator Graham: Yes, they wanted six months, I think,

[*Traduction*]

M. Nicol: Je ne peux parler au nom de l'Association du camionnage. Je savais que cela lui posait un problème, mais je ne me rendais pas compte à quel point la situation était grave.

Le sénateur Fairbairn: Je ne crois pas exagérer ses inquiétudes. Vous devriez peut-être relire le témoignage de ses porte-parole.

Le président: Monsieur Davidson, dans votre exposé, vous avez parlé des modifications que le ministère des Transports est en train de parachever. Un avis a été publié dans la *Gazette du Canada*, pour inviter les gens à soumettre des mémoires. Avez-vous profité de cette invitation?

M. Davidson: Je ne l'ai reçue qu'hier, par courrier. Faites-vous allusion aux modifications ayant trait aux envois transfrontaliers?

Le président: Oui.

M. Davidson: Ces modifications ne nous concernent pas directement. Celles qui nous préoccupent le plus n'ont pas encore été publiées. Je crois savoir qu'elles le seront demain.

Le sénateur Graham: Je me demande ce qui arrivera après le 1er juillet. Si le gouvernement ne reporte pas la date d'entrée en vigueur pour vous permettre de vous conformer au règlement, les avocats feront fortune avec cette mesure législative. Le gouvernement ou le ministère des Transports ont-ils communiqué avec vous à cet égard? Il ne semble pas y avoir de panique dans l'industrie du transport en ce moment. Si en tant que membre de l'industrie du transport, je devais faire face à toute une série de poursuites, je crierais beaucoup plus fort que vous ne le faites à l'heure actuelle.

M. Nicol: Je crois que nous sommes sur le point de faire part de nos préoccupations à ce sujet. Nous devons savoir où nous allons. Nous avons eu beaucoup de collaboration de la Direction du transport des marchandises dangereuses du ministère des Transports, mais nous ne savons vraiment pas où nous allons. L'industrie commence à paniquer. Les gens commencent à se demander: «Qu'allons-nous faire le 1er juillet?» et je ne peux leur donner de réponse parce que je ne crois pas que la Direction puisse nous dire exactement ce qui va arriver. C'est pourquoi ce soir nous faisons tout en notre pouvoir pour obtenir un délai. Nous vous serions reconnaissants de nous l'accorder; après tout, nous continuerons d'être réglementés et le nouveau règlement ressemblera à l'ancien. Nous continuerons d'être réglementés. Nos rapports avec les sociétés ferroviaires demeureront tels quels. Nous voulons que la date soit reportée pour que nous puissions étudier les aspects ayant trait à la formation. Nous ne savons pas encore ce qu'on exige de nous, et il faudra qu'on le sache bientôt.

Le président: Vous n'êtes pas les premiers à faire ce genre de recommendation. L'AMC a proposé la même chose. Elle a demandé que le délai soit prorogé jusqu'après la fête du travail. L'Association canadienne du camionnage demande également une prolongation de délai jusqu'à la fin de l'année.

Le sénateur Graham: Oui, je pense qu'elle voulait un délai de six mois.

[*Text*]

Mr. Nicol: It is not a question of not wishing to comply with the regulations.

Senator Graham: We understand that.

Mr. Nicol: Originally when it was proposed, it seemed such a good idea to have one set of regulations governing all kinds of transport, instead of having different regulations such as the Dangerous Goods Shipping Act, the railway red book, the IMDG Code. Having one set of regulations really seemed like a brilliant idea, but I suppose it has been very difficult to implement.

Senator Graham: Perhaps I could ask you another question. Putting aside the difficulty in meeting the timeframe, do you agree that these regulations as proposed are necessary?

Mr. Nicol: Yes, there is a definite need for dangerous goods regulations. I believe we already meet the criteria, because the current dangerous goods regulations recognize us. It is very important for us to be recognized as involved in an international milieu. If every country had to write its own regulations distinct and separate from ours, it would be impossible to trade internationally, and the dangerous goods regulations recognize this factor.

We recognize that there is a need for these regulations; we recognize that there is a need for the railway and also for the trucking industry to be regulated, too. It is how it is accomplished that is the problem.

Senator Graham: In deference to the government, one would have to agree that they must regulate in instances involving safety; for example, when is a coal mine safe? When are PCBs safe? When is a railway safe? When is an aircraft safe? Therefore, the government would need to act within a reasonable period of time, particularly in relation to the public outcry and the publicity attendant on the sorts of accidents that have happened in the past number of months.

I suppose that what we are looking for is a proper rationale of the problem within the bounds of reason. I cannot speak on behalf of the government; I am certainly not a member of the government; I am a member of the opposition; but by way of comment I would say that I would expect that if the government were to recognize that all of the carriers, such as yourselves, were making every possible effort to comply with these regulations, I would hope that, within the period of time that you have suggested, they would show some tolerance and leniency.

Mr. Boyne: What we would like are definite guidelines as to what training will be required. Right now, we are being told that the regulations will become effective. In Inco, we have our own training setup inside our organization, but with respect to the Canadian government regulations we would like it very clearly spelled out what the training will be; where will it be done and what certification will be given to someone who has completed the training? None of that is spelled out right now and we just do not want to, shall we say, give lawyers a new opportunity for extra revenue.

[*Traduction*]

M. Nicol: Ce n'est pas qu'on ne veuille pas se conformer au règlement.

Le sénateur Graham: Nous comprenons cela.

M. Nicol: Au début, quand on en a fait la proposition, l'idée d'avoir un règlement pour tous les modes de transport plutôt que divers règlements comme la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, le Livre rouge des sociétés ferroviaires, le Code maritime international des marchandises dangereuses, semblait très bonne. En fait, c'était une idée géniale, mais je suppose qu'il a été très difficile de l'appliquer.

Le sénateur Graham: Je pourrais peut-être vous poser une autre question. La question du délai mise à part, croyez-vous que le règlement proposé soit nécessaire?

M. Nicol: Oui, nous avons absolument besoin d'un règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Je crois que nous remplissons déjà les conditions parce que le règlement actuel sur le transport des marchandises dangereuses s'applique à nous. Il est très important pour nous d'être reconnus sur le plan international. Si chaque pays devait avoir ses propres règlements, il nous serait impossible d'entretenir des relations commerciales avec les autres pays, le règlement sur le transport des marchandises dangereuses tient compte de ce facteur.

Nous savons que le règlement est indispensable. Il est essentiel que les sociétés ferroviaires et l'industrie du camionnage soient réglementés. Mais comment le faire, voilà le problème.

Le sénateur Graham: Par égards pour le gouvernement, vous conviendrez avec moi que le règlement doit régir des questions de sécurité, servant par exemple à déterminer si une mine de charbon, le BPC, une voie ferroviaire ou un avion répondant aux normes de sécurité. Par conséquent, il faut que le gouvernement agisse dans un délai raisonnable, en particulier à cause des prestations du public et de la publicité qui a entouré les accidents survenus au cours des derniers mois.

Je suppose que nous essayons de trouver une explication raisonnable au problème. Je ne peux parler au nom du gouvernement. Je ne fais certainement pas partie du gouvernement; je fais partie de l'opposition. Toutefois, si le gouvernement se rend compte que tous les transporteurs, comme vous-même, font tous les efforts possibles pour se conformer au règlement, j'ose espérer qu'il fera preuve de tolérance et d'indulgence pendant le délai que vous avez proposé.

M. Boyne: Nous voulons des lignes de conduite précises en ce qui concerne la formation requise. Tout ce qu'on sait à l'heure actuelle, c'est que le règlement entrera en vigueur. La société Inco a son propre programme de formation, mais en ce qui concerne le règlement du gouvernement canadien, nous aimerions avoir une idée précise de la formation qui sera requise, de l'endroit où elle sera dispensée et du genre de certificat qu'obtiendra la personne qui complétera cette formation. Nous n'avons encore reçu aucune précision à ce sujet et nous ne voulons pas donner aux avocats une nouvelle occasion de s'enrichir.

[*Text*]

Senator Graham: I have nothing against lawyers. The population among the legal fraternity continues to grow each year. In any event, I am interested in justice on all sides in this respect.

The Chairman: Mr. Nicol, if the ship owners or ship operators who belong to your federation cannot comply with the regulations for one reason or another, does the federation feel comfortable with a statement made by the Minister of Transport before this committee that, during this initial period, prosecution will be initiated only where there is a very serious and flagrant non-compliance? Are you satisfied with this statement?

Mr. Nicol: I am very pleased to hear that statement.

The Chairman: It is a statement that the minister made before this committee.

Mr. Nichol: I am very pleased to hear that statement. It gives us a feeling of security.

The Chairman: Are there any further questions? If not, I will thank you very much, Mr. Nichol, Mr. Davidson and your colleague, Mr. Boyne.

Honourable senators, if there is no further business, the meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Graham: Je n'ai rien contre les avocats. Le nombre de membres de la profession juridique continue d'augmenter chaque année. De toute façon, je tiens à ce que toutes les parties soient traitées équitablement.

Le président: Monsieur Nicol, si les propriétaires ou les exploitants de navires qui font partie de votre Fédération ne peuvent se conformer au règlement pour une raison ou une autre, la Fédération abonde-t-elle dans le sens du ministre des Transports qui a déclaré au Comité que, au cours de cette période initiale, les poursuites ne seront intentées que dans les cas de non-respect graves et flagrants? Cette déclaration vous satisfait-elle?

M. Nicol: Je suis très heureux de l'entendre.

Le président: C'est une déclaration que le ministre a faite devant ce Comité.

M. Nicol: Je suis très heureux de l'entendre. Cela nous donne un plus grand sentiment de sécurité.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, je tiens à vous remercier, messieurs Nicol et Davidson, ainsi que votre collègue, monsieur Boyne.

Honorables sénateurs, s'il n'y a pas d'autres questions à régler, nous pouvons lever la séance.

Le Comité s'ajourne.

APPENDIX "TC-6-A"

Northwest Territories
Minister of Renewable Resources

May 27, 1985

The Honourable Leopold Langlois, Senator,
Chairman,
Standing Committee on Transport
and Communications,
The Senate of Canada,
Ottawa, Ontario,
K1A 0A4.

Submission Regarding the Transport of Dangerous Goods Regulations and the Coming into Effect Date

Dear Senator Langlois:

The Northwest Territories supports the Transportation of Dangerous Goods program and plans to work co-operatively with the other Provincial and Federal jurisdictions and industry to make the program effective.

We offer the following points for your consideration:

1. The Regulations are extensive and complex. While the modes of transport generally falling under the Federal mandate (*air, marine and rail*) have been regulated for several years, this is not the case for road shipment, which is our responsibility. Although we support the Federal Government's wish to bring their program (*air, marine, and rail*) into force on 01 July 1985, this early date makes it difficult for road transportation companies to achieve a high level of compliance and training. Therefore, the Northwest Territories joins most other provincial jurisdictions in setting 01 February 1986 as the date on which the road program will come totally into effect. Until 01 February 1986 we will implement an awareness program and prosecute in cases of negligence or where the potential for an extremely hazardous situation occurs.

2. Uniformity of programs is critical to ease the burden on the transportation industry. It also is important to provide uniform regulations across Canada, but also attempt to introduce the regulations over a uniform time period. This will help ease the burden on companies which operate interprovincially.

3. The proposal by Transport Canada to develop a Regulatory Code should be given every support. This will enable industry and regulatory agencies to interpret the Regulations and identify appropriate instructions to a much greater degree than is possible the way the Regulations are presently presented.

4. The Northwest Territories may request some specific exemptions from the Regulations from time to time. It is important that these requests be given immediate consideration (*in consultation with the Government of the North-*

APPENDICE «TC-6-A»

Territoire du Nord-Ouest
Ministre des Ressources renouvelables

Le 27 mai, 1985

L'honorable Léopold Langlois, sénateur,
Président,
Comité sénatorial permanent des Transports
et des communications
Sénat du Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Objet: Mémoire au sujet du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et de la date de son entrée en vigueur

Honorable sénateur,

Les Territoires du Nord-Ouest appuient le programme de transport des marchandises dangereuses et entend collaborer avec les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie, en vue de sa bonne application.

Nous nous permettons toutefois de soumettre les points suivants à votre considération:

1. Le Règlement est volumineux et complexe. Bien que les moyens de transport qui relèvent généralement de la compétence fédérale (*aérien, maritime et ferroviaire*) soient réglementés depuis quelques années déjà, il n'en est pas ainsi du transport routier, qui est notre responsabilité. Même si nous appuyons le gouvernement fédéral en vue de l'application de son programme (*aérien, maritime et ferroviaire*) qui entrera en vigueur le 1er juillet 1985, cette date hâtive complique aux sociétés de transport routier la tâche de s'y conformer étroitement et de dispenser la formation nécessaire. Donc, les Territoires du Nord-Ouest s'entendent avec la plupart des autres juridictions provinciales pour fixer au premier février 1986 la date à laquelle le programme routier sera appliqué intégralement. D'ici le 1er février 1986, nous établirons un programme de sensibilisation et intenterons des poursuites dans les cas de négligence ou dans les cas qui présentent des dangers extrêmes.

2. L'uniformité des programmes est d'une importance extrême pour alléger le fardeau de l'industrie des transports. Il est aussi important d'assurer par tout le Canada l'uniformité de la réglementation et des délais d'application, ce qui aura pour effet d'alléger le fardeau des sociétés interprovinciales.

3. Il faut appuyer d'emblée le code de réglementation que Transport Canada a l'intention d'élaborer et qui permettra à l'industrie et aux agences de réglementation d'interpréter le Règlement et d'identifier les instructions appropriées beaucoup mieux qu'il est possible de le faire en ayant recours au Règlement actuel.

4. Il se peut que les Territoires du Nord-Ouest sollicitent de temps en temps des exemptions spécifiques au Règlement. Il est important que ces demandes d'exemptions soient immédiatement étudiées (*en consultation avec le gouverne-*

west Territories). There are, for example, products which are critical to particular operations in remote communities but are not permitted to be transported by air. Air, however, may be the only form of access into that community.

The Northwest Territories looks forward to a co-operative effort between ourselves and the other regulatory agencies to ensure that areas of jurisdictional overlap are handled effectively and efficiently.

Yours sincerely,

Nellie J. Cournoyea
Minister

ment des Territoires du Nord-Ouest). Il y a, par exemple, les produits qui sont d'une importance critique pour des opérations précises dans les communautés éloignées mais dont le transport par air est interdit. Or le transport aérien est souvent la seule forme de transport dans ces régions.

Les Territoires du Nord-Ouest envisagent avec plaisir de collaborer avec les agences de réglementation en vue de traiter avec efficacité les domaines de juridiction où il pourrait y avoir empiètement.

Veuillez agréer, honorable sénateur, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Le ministre
Nellie J. Cournoyea.

APPENDIX "TC-6-B"

June 3, 1985

The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Attention: Senator Langlois

Subject: Standing Committee on Transport and Communications

Dear Sir:

Attached is a copy of a letter sent to the Minister of Transport in Ottawa as well as Ontario. It outlines our concern for compliance with the regulations by July 1st, 1985, and indicates the petroleum industry's commitment to using best efforts to comply. We, however, may not be in full compliance because of the sheer logistics in ensuring all employees receive adequate training and are certified.

Should you require further details, please do not hesitate to contact me.

Yours truly,

R. B. Tribe
Director
Environmental Protection

RBT/rb
Att.

February 22, 1985

The Honourable Donald Mazankowski
Minister of Transport
Transport Canada
Tower C, 25th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Minister:

The Ontario Petroleum Association has received the new regulations on the Transportation of Dangerous Goods as gazetted on February 6, 1985 and is proceeding poste haste to comply.

Because of the importance of training in regard to these regulations, we are engaging professional consultants to work with us to develop a training program suitable for use by our member companies, their employees and also their agents and distributors and their employees.

In Ontario several thousand individuals scattered throughout the province must be trained further. This program will be made available at nominal cost for use by any organization that would find it useful such as common carriers.

The Ontario Petroleum Association feels that the time taken at the start of such a program to develop quality training

APPENDICE «TC-6-B»

Le 3 juin 1985

Sénat du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Aux soins de: Sénateur Langlois

Objet: Comité sénatorial permanent des Transports et des communications

Honorable sénateur,

Vous trouverez ci-inclus copie de la lettre envoyée aux ministres des Transports, à Ottawa et en Ontario. Nous y exposons nos préoccupations au sujet de l'observance du règlement qui entrera en vigueur le 1er juillet 1985 et nous y manifestons l'engagement de l'industrie du pétrole à faire tout son possible pour s'y conformer. Toutefois, il se peut que nous n'y parvenions pas complètement, à cause des problèmes que peuvent susciter la formation et la certification des employés.

N'hésitez pas à me contacter si vous désirez obtenir des renseignements complémentaires.

Je vous prie d'agréer, honorable sénateur, l'assurance de mes bons sentiments.

Le directeur de la protection
de l'environnement
R. B. Tribe

Le 22 février 1985

L'honorable Donald Mazankowski
Ministre des transports
Transports Canada
Tour C, 25e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Honorable sénateur,

L'*Ontario Petroleum Association* a reçu le nouveau Règlement régissat le transport des marchandises dangereuses, publié dans la Gazette du 6 février 1985 et elle se hâte de prendre les mesures nécessaires en vue de s'y conformer.

A cause de la formation supplémentaire qu'exige ce Règlement, nous engageons des consultants professionnels qui travailleront avec nous à l'élaboration d'un programme de formation adéquat pour nos sociétés membres, leurs agents et distributeurs ainsi que leur personnel.

En Ontario, quelques milliers d'individus disséminés dans la province doivent recevoir une formation supplémentaire. Ce programme sera rendu disponible à un coût nominal pour toutes les sociétés qui le jugeront utile, comme les transporteurs communs.

L'*Ontario Petroleum Association* estime sage de consacrer, au début d'un tel programme, un certain temps pour élaborer

material is a wise investment even if it means that our total training requirement can not be completed by the compliance date. You can be assured that we will use due diligence to complete our program at the earliest practical date which hopefully may be before the compliance date.

We felt we should advise you of our status and approach in regard to these regulations and trust you concur with it.

Sincerely yours,

D. R. Nelson,
President.

un programme de formation de qualité, même si cette tâche n'est pas entièrement terminée le jour ou le programme entrera en vigueur. Soyez assurés que nous ferons diligence pour que notre programme sera complété à une date aussi rapprochée que possible de la date d'entrée en vigueur du Règlement.

Nous avons cru bon de vous renseigner sur les mesures que nous prenons en vue de nous conformer aux conditions de ce Règlement et nous vous prions en terminant de recevoir, honorable sénateur, l'assurance de nos bons sentiments.

Le président
D. R. Nelson

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Issue No. 7

Seventh Proceedings on

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Shipping Federation of Canada:

Mr. Francis Nicol, Manager;
Mr. Peter Davidson, Legal Counsel;
Mr. Michael Boyne, General Traffic Manager.

De «Shipping Federation of Canada»:

M. Francis Nicol, administrateur;
M. Peter Davidson, conseiller juridique;
M. Michael Boyne, directeur du trafic.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, June 12, 1985

Issue No. 7

Seventh Proceedings on

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985.

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 12 juin 1985

Fascicule nº 7

Septième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (or Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald (*Cape Breton*)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (ou Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald (*Cap-Breton*)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REREFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adopée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 12 JUIN 1985
(8)

[*Texte*)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit, à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Fairbairn, Langlois, MacDonald (Halifax) et Turner. (5)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: MM. John Christopher, recherchiste et Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De l'Association canadienne des chefs de police:

Sergent-major J. T. McCabe, P.P.O., coordonnateur provincial pour la manutention des marchandises dangereuses, CACP;

Chef adjoint Thomas G. Flanagan, S.C., Police d'Ottawa et président du comité des amendements aux lois, CACP;

Sergent Fred Lemieux, Force constabulaire de la région de Peel et spécialiste des produits chimiques.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

Le président dépose des lettres reçues par le Comité sur le sujet à l'étude.

L'honorable sénateur Fairbairn propose,

Que les lettres reçues par le Comité sur le sujet à l'étude, soient imprimées en annexe au procès-verbal de ce jour: L'Association canadienne du camionnage, (*annexe TC-7-A*); l'Association des grossistes en médicaments du Canada, (*annexe TC-7-B*) et la Fédération canadienne des municipalités, (*annexe TC-7-C*).

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président dépose les lettres réponses des premiers ministres provinciaux.

L'honorable sénatrice Bielish propose,

Que les lettres réponses des premiers ministres provinciaux soient imprimées en annexe aux procès-verbal de ce jour: du premier ministre de la Colombie-Britannique, (*annexe TC-7-D*); du premier ministre de la Saskatchewan, (*annexe TC-7-E*); du premier ministre de la Nouvelle-Écosse, (*annexe TC-7-F*); du premier ministre de l'Alberta, (*annexe TC-7-G*); du premier ministre du Manitoba, (*annexe TC-7-H*) et du premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, (*annexe TC-7-I*).

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président lit une lettre de M. G. M. Sinclair, administrateur, Transports Canada (Air):

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 12, 1985
(8)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Bielish, Fairbairn, Langlois, MacDonald (Halifax) and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, researcher, and Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Canadian Association of Chiefs of Police:

Sergeant-Major J. T. McCabe, O.P.P., Provincial Coordinator for the CACP's Handling of Dangerous Goods Committee;

Deputy Chief Thomas G. Flanagan, S.C., Ottawa Police Force, Chairman of the CACP's Law Amendments Committee;

Sergeant Fred Lemieux, Peel Regional Police Force, Chemical Expert.

In compliance with its Order of Reference dated February 14, 1985, the Committee resumed consideration of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order-in-Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, and any matter relating thereto.

The Chairman tabled letters received by the Committee about the topic under consideration.

The Honourable Senator Fairbairn moved:—

THAT the letters received by the Committee about the topic under consideration be printed and appended to this day's Minutes of Proceedings, they being from the Canadian Trucking Association (*TC-7-A*), the Canadian Wholesale Drug Association (*TC-7-B*), and the Federation of Canadian Municipalities (*TC-7-C*).

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman tabled letters of response from various provincial premiers.

The Honourable Senator Bielish moved:—

THAT the letters of response from the various provincial premiers be printed and appended to this day's Minutes of Proceedings, they being from the Premier of British Columbia (*TC-7-D*), the Premier of Saskatchewan (*TC-7-E*), the Premier of Nova Scotia (*TC-7-F*), the Premier of Alberta (*TC-7-G*), the Premier of Manitoba (*TC-7-H*), and the Premier of Prince Edward Island (*TC-7-I*).

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman read a letter from Mr. G. M. Sinclair, an administrator with the Canadian Air Transport Association:

The Honourable Léopold Langlois
Chairman
The Senate
Standing Committee on Transport
and Communications
Parliament Buildings
Wellington Street
Ottawa Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

In anticipation of consideration by the Standing Committee on Transport and Communications of Bill C-36, An Act to amend the Aeronautics Act, I and my staff would welcome the opportunity to provide any technical briefings required in order to assist the Committee in its consideration of the Bill.

I look forward to hearing from you on this matter and on any other matter which would facilitate the work of the Senate Committee.

Yours truly,

G. M. Sinclair,
Administrator,
Canadian Air Transportation
Administration.

L'honorable Léopold Langlois
Président
Le Sénat
Comité permanent des transports
et des communications
Édifice du Parlement
Rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Sénateur,

Étant donné que le Comité permanent des transports et des communications étudiera bientôt le projet de loi C-36, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, mon personnel et moi-même serions heureux de pouvoir fournir tout renseignement d'ordre technique qui pourrait aider le Comité dans son étude du projet de loi.

J'espère que vous voudrez bien vous prévaloir de nos services à cette occasion ou à toute autre où nous pourrions apporter une aide quelconque au Comité sénatorial.

Veuillez agréer, sénateur, mes sentiments distingués.

G. M. Sinclair
administrateur
Transports Canada (Air)

Le président présente les témoins.

Le Chef adjoint Thomas G. Flanagan fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

L'honorable sénateur Fairbairn propose,

Qu'aux termes de l'article 83 du Règlement, des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés aux trois témoins de l'Association canadienne des chefs de police: MM. John McCabe, T. Flanagan et F. Lemieux.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 21 h 06, le Comité se réunit à huis clos.

A 21 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

The Chairman introduced the witnesses.

Deputy Chief Thomas G. Flanagan made a statement and he and the other witnesses answered questions.

The Honourable Senator Fairbairn moved:—

THAT under the provisions of Rule 83, a reasonable sum for travel and living expenses be paid to the three witnesses from the Canadian Association of Police Chiefs, Messrs. McCabe, Flanagan and Lemieux.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 9:06, the Committee moved *in camera*.

At 9:30, the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 12, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m., for the purpose of inquiring into 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: Before we hear our witnesses, I would like to bring to your attention two letters I have received. One is from the Canadian Trucking Association, and I assume you have received a copy of this letter. Has everybody received that letter dated June 3? If not, I will have copies made to be distributed to each and every one of you. This letter deals with corrections that they wish to have made to their testimony, when they appeared before us, regarding the July 1 implementation date. I would like to have a motion to have this letter appended to today's proceedings.

Senator Fairbairn. I so move.

Hon. Senators: Agreed.

(*For text of letter see Appendix, page 7A:1*)

The second letter, dated May 21, I received only yesterday. It is from a Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration, DOT.

> Dear Senator Langlois:
>
> In anticipation of consideration by the Standing Senate Committee on Transport and Communications of Bill C-36, an Act to amend the Aeronautics Act, I and my staff would welcome the opportunity to provide any technical briefings required in order to assist the committee in its consideration of the bill.

This letter will be photocopied and distributed to each and every one of you.

I also received some time ago, from the Secretary to Premier Peter Lougheed of Alberta, a letter acknowledging our invitation to attend this meeting. I received another from Mr. Howard Pawley, Premier of Manitoba; one from the Executive Assistant to the Premier of Prince Edward Island, and one from the President of the Canadian Wholesale Drug Association. Copies of these letters have been made and distributed. Another letter came from the Canadian Federation of Municipalities; it was dated May 13. All these letters have been acknowledged by the clerk and I would like to have a motion to have these letters appended to the *Minutes* of this meeting.

Senator Turner: I so move.

Hon. Senators: Agreed.

(*For text of letters see Appendix, page 7A:1*)

The Chairman: We have the pleasure of having with us tonight, from the Canadian Chiefs of Police, Mr. John McCabe, Sergeant-Major, O.P.P.; Mr. T. Flanagan, Deputy Chief, Chairman Law Amendments Committee, and Mr. F.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 12 juin 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier la teneur du règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret 1985-147 du 17 janvier 1985.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Avant d'entendre nos témoins, j'aimerais attirer votre attention sur deux lettres que j'ai reçues. L'une vient de l'Association canadienne du camionnage. J'imagine que vous en avez une copie. Avez-vous tous bien reçu cette lettre datée du 3 juin? Si vous ne l'avez pas reçue, j'en ferai distribuer des copies à tout le monde. Cette lettre apporte des précisions au sujet de l'échéance du 1er juillet dont il a été question quand l'Association est venue témoigner devant nous. J'aimerais demander qu'il soit proposé que cette lettre soit annexée au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui.

La sénatrice Fairbairn: J'en fais la proposition.

Des voix: Adopté.

(*Voir le texte de la lettre à l'appendice, page 7A:1*)

La deuxième lettre est datée du 21 mai, mais je ne l'ai reçu qu'hier. Elle vient de M. G.M. Sinclair, administrateur de l'Administration canadienne des transports aériens, au ministère des Transports. En voici la teneur:

> Monsieur,
>
> En vue de l'étude par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications du projet de loi C-36, loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, nous serions heureux, mes collaborateurs et moi-même, de vous fournir tous les renseignements techniques dont vous pourriez avoir besoin.

Les photocopies de cette lettre seront distribuées à chacun d'entre vous.

Il y a quelque temps, j'ai reçu une lettre du secrétaire du premier ministre de l'Alberta, M. Peter Lougheed, dans laquelle il accusait réception de notre invitation à assister à nos travaux. J'en ai reçu une autre de M. Howard Pawley, premier ministre du Manitoba. J'en ai reçu une du chef de cabinet du premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard et une autre du président de l'Association des grossistes en médicaments du Canada. Des copies de ces lettres ont été distribuées. Il y a enfin une autre lettre de la Fédération canadienne des maires et des municipalités, datée du 13 mai. Le greffier a envoyé un accusé de réception pour chacune d'elle et j'aimerais qu'il soit proposé d'annexer les lettres au procès-verbal d'aujourd'hui.

Le sénateur Turner: J'en fais la proposition.

Des voix: Adopté.

(*Voir le texte des lettres à l'appendice, page 7A:1*)

Le président: Nous avons le plaisir d'accueillir ce soir, de l'Association canadienne des chefs de police, M. John McCabe, sergent major, P.P.O., M. T. Flanagan, chef adjoint, président du comité des amendements aux lois et M. F.

[*Text*]

Lemieux, Sergeant, Peel Regional. Mr. Flanagan will be the spokesman for the group.

Mr. T. Flanagan, Deputy Chief, Chairman Law Amendments Committee, Canadian Chiefs of Police: Thank you, Mr. Chairman. It is a great pleasure and privilege to appear before you this evening. As Chairman of the Law Amendments Committee for the Canadian Association of Chiefs of Police, I am here in that capacity and not as an expert on the subject matter. My two associates, Sergeant-Major McCabe of the Ontario Provincial Police, who is the provincial co-ordinator for the handling of dangerous goods in Ontario, and Sergeant Fred Lemieux of the Peel Regional Police Force, who is a chemical expert and also in charge of explosives disposal and chemical response for the Peel Regional Police Force, should be able to answer some of the questions you may ask of us.

The Canadian Association of Chiefs of Police appears before you tonight with a statement of full support of the efforts that have materialized in the transportation of dangerous goods regulations, and the enabling legislation under which those regulations have been made.

The Canadian Association of Chiefs of Police is of the opinion that the regulations represent a substantial response to those potentially hazardous, and even disastrous situations which may arise from the presence of noxious, flammable, volatile, poisonous, radioactive and explosive substances in the hands of common carriers and other persons who may have occasion to transport them. The police forces of this country are most willing to render what assistance it lies within their power to give, in both the enforcement of the regulations and in the protection of the public in situations where, either through a breach of the regulations, or through the fault of no one in particular, a hazardous situation occurs.

Having said all of this, and emphasizing once more our satisfaction that there will shortly be in place stringent standards which have, as their aim, the highest degree of public safety, we do feel that it is necessary to respectfully call your attention to certain points we regard as significant.

First, the police envisage their primary responsibility as responding to emergency situations involving the transportation of dangerous goods. Police forces are trained in primary level medical assistance, crowd control, traffic rerouting, the securing of disaster areas, and, to some extent, the evaluation and organization of various agencies required at a scene. Whether the fire service, the police or some other agency is first upon the scene of a mishap involving dangerous goods, we have no doubt that police will have a significant role to play in ensuring the safety of the public and in stabilizing, to the extent possible in any given set of circumstances, a situation fraught with dangerous consequences for persons, property, or both.

To this purpose, police forces have been co-operating with other federal and provincial agencies, in ensuring that appropriate reponse mechanisms are, and will be, in place. Our efforts in this direction, of course, long precede the coming into

[*Traduction*]

Lemieux, sergent, région de Peel. M. Flanagan sera le porte-parole du groupe. Avez-vous une déclaration préliminaire à faire? Je vous cède la parole.

M. T. Flanagan, chef adjoint, président du comité des amendements aux lois, Association canadienne des chefs de police: Merci monsieur le président. C'est pour moi un grand plaisir et un privilège de venir témoigner devant vous ce soir. Je suis ici à titre de président du comité des amendements aux lois de l'Association canadienne des chefs de police et non à titre d'expert sur le sujet à l'étude. Mes deux collaborateurs, le sergent-major McCabe de la police provinciale de l'Ontario, qui est coordonnateur provincial du transport des marchandises dangereuses en Ontario, et le sergent Fred Lemieux, spécialiste des produits chimiques et responsable de l'élimination des explosifs et du service des produits chimiques à la sûreté de la région de Peel, devraient être en mesure de répondre à vos questions.

L'Association canadienne des chefs de police tient à vous dire ce soir qu'elle approuve entièrement la teneur du règlement sur le transport des marchandises dangereuses et de la loi habilitante en vertu de laquelle ce règlement est établi.

L'Association canadienne des chefs de police est d'avis que le règlement répond bien aux éventuelles situations dangereuses et même catastrophiques qui pourraient être causées par le transport de substances nocives, inflammables, volatiles, toxiques, radioactives et explosives par des transporteurs publics et toute autre personne. Les forces policières du pays sont disposées à apporter toute l'aide possible pour le faire observer et protéger la population dans des situations dangereuses résultant d'une infraction au règlement ou d'un incident fortuit quelconque.

Cela dit, tout en rappelant une fois de plus que nous nous réjouissons qu'il y ait bientôt des mesures énergiques mises en place dans le but d'assurer au maximum la sécurité de la population, nous estimons qu'il est nécessaire d'attirer votre attention sur des points que nous jugeons importants.

Premièrement, les forces policières estiment qu'elles ont le devoir de répondre aux situations d'urgence impliquant le transport de marchandises dangereuses. Les policiers sont formés pour donner les premiers soins, maîtriser les foules, détourner la circulation, assurer la sécurité des régions sinistrées et, dans une certaine mesure, veiller à évaluer et à organiser les services indispensables sur place. Que ce soit les pompiers, les policiers ou d'autres autorités qui se présentent en premier sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses, nous sommes certains que les policiers auront un rôle important à jouer pour assurer la sécurité de la population et rétablir, dans la mesure du possible compte tenu des circonstances, une situation aux conséquences dangereuses tant pour des personnes que des biens.

C'est pourquoi les forces policières collaborent avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux pour veiller à ce que les mécanismes nécessaires sont et seront en place pour faire face à de pareilles situations. Nos efforts en ce sens ont bien

[*Text*]

force of these regulations, and do not necessarily relate to them, although we are confident that the regulations will do much to lessen both the number and the severity of the situations that must inevitably occur in the future.

Secondly, with respect to the enforcement of the regulations themselves, there is perceived to be a significantly smaller role for the police.

As everyone here is aware, the regulations are, to a large extent, highly complex, and it is our view that the enforcement of the majority of them is best left in the hands of highly qualified and thoroughly trained personnel who will have the capability of examining, sampling, testing, analysing and inspecting to ensure that the dangerous goods being transported are done so in accordance with law.

The police are, of course, prepared to act where there is perceived to be an obvious violation of the regulations. This may involve situations varying from improper placarding to noticeable spills, and we would suggest that the police response will differ from situation to situation. For instance, police enforcement may vary from ensuring that the proper placarding is in place and charging the offender, on the one hand, to apprehending a vehicle—and we speak here primarily in terms of highway transportation—and preventing its further passage until the spill or other situation is dealt with by the appropriate agency.

Mr. Chairman, what we wish to emphasize is that the police, while willing in every case to assist those other agencies, in the manner in which we are best able, may not and probably are not the instrumentality through which the enforcement of these regulations is best achieved. While we are ever conscious of the need to assist in this area, we are constricted by limited resources and manpower.

In summary, we appreciate this opportunity to commend those responsible for the regulations, and to promise our best efforts in ensuring the prevention, or where necessary, the containment of those situations that the regulations are designed to avoid.

Thank you very much, Mr. Chairman and honourable senators, for your kind attention. My colleagues and I are prepared to answer any questions you might have. I am depending upon my expert colleagues for their knowledge, as mine is extremely limited in this field.

Senator Turner: Mr. John McCabe, welcome to Ottawa. Mr. McCabe comes from my hometown of London, Ontario.

Between Ingersoll and London and Guelph and Mississauga, the Department of Highways has built new weigh scales. Who mans those weigh scales and are safety checks done at those weigh scales?

Mr. John McCabe, Sergeant-Major, OPP: Yes they are manned, Senator Turner, by inspectors from the Ministry of Transportation and Communications, of whom there are 258 at the present within the Province of Ontario. The manning of weigh scales is what the majority of these people do. They do

[*Traduction*]

entendu commencé bien avant la mise en vigueur du règlement et n'y sont pas nécessairement reliés, même si nous sommes convaincus que le règlement permettra de réduire considérablement le nombre et la gravité des incidents qui surviendront inévitablement dans l'avenir.

Deuxièmement, au sujet de l'application même du règlement, le rôle des forces policières est jugé beaucoup moins important.

Comme tout le monde le sait, le règlement est très complexe et nous sommes d'avis que pour faire observer la plupart de ses dispositions il faut faire appel à des employés hautement qualifiés et très bien formés, capables de faire l'examen, l'échantillonnage, l'essai, l'analyse et l'inspection des matières dangereuses pour s'assurer qu'elle sont transportées conformément à la loi.

Bien entendu, les policiers sont prêts à intervenir quand il est évident que le règlement a été enfreint. Les cas peuvent aller de l'affichage incorrect aux fuites importantes, par exemple, et nous croyons que la réaction des policiers sera adaptée à la situation. Ainsi, les policiers peuvent faire corriger l'affichage et inculper le contrevenant, ou encore arrêter un véhicule—il est surtout question ici du transport routier—pour l'empêcher de circuler jusqu'à ce que la fuite ou tout autre problème ait été réglé par les autorités compétentes.

Monsieur le président, nous voulons insister sur le fait que les forces policières, tout en étant toujours prêtes à offrir toute l'aide possible, ne sont peut-être pas et probablement pas les mieux habilitées pour faire observer le règlement. Bien que nous sommes conscients de l'aide nécessaire que nous pouvons fournir en ce domaine, nos ressources humaines et autres sont limitées.

En somme, nous tenons à profiter de l'occasion pour féliciter les auteurs du règlement et leur promettre que nous ferons en notre pouvoir pour prévenir ou, s'il y a lieu, maîtriser les situations dangereuses.

Merci beaucoup, monsieur le président et honorables sénateurs de votre attention. Mes collègues et moi-même sommes prêts à répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser. Comme mes connaissances en la matière sont très limitées, je m'en remettrai à mes deux collègues qui, eux, sont des spécialistes.

Le sénateur Turner: Monsieur John McCabe, soyez le bienvenu à Ottawa. M. McCabe vient de ma ville natale, London (Ontario).

Entre Ingersoll et London et entre Guelph et Mississauga, le département de la Voirie a installé de nouvelles bascules. Je voudrais savoir qui assure la dotation en personnel des stations de pesage et si vérifications de sécurité y sont effectuées?

M. John McCabe, sergent-major, PPO: Elles sont dotées, sénateur Turner, par des inspecteurs du ministère des Transports et des Communications, qui sont actuellement au nombre de 258 en Ontario. La majorité de ces inspecteurs sont affectés à des stations de pesage. Ils font des vérifications pratiques

[*Text*]

physical checks; they have experts and mechanics, and 70 per cent of their personnel, as of two weeks ago, had undergone training in the dangerous goods aspect under the new regulations which are being instituted.

A number of these individuals also undertake roving patrols in their green and white cars with the red lights which you will occasionally see on the highway. Dangerous goods is one of the aspects that they look at. The others are vehicle safety and licensing requirements, such as PCBs and things of this nature.

Once these regulations come into effect, in the future we will assist in safety checks and monitoring at these locations with our personnel.

Senator Turner: I asked that question because approximately two weeks ago I went into a restaurant on the south side of Highway 97 and Highway 401 for lunch. While I was paying my bill, a trucker was at the phone calling his dispatcher and I heard him say: "I just had a safety check. They found out about the front end and the brakes, but they let me go." When I came out of the restaurant, there were 32 trucks in the lot, so I didn't know which one he was referring to. To my way of thinking, someone was very slack, if there was a problem with brakes on a truck. There were two or three trucks of propane sitting on that lot and it could have been one of them. To my way of thinking, that is a dangerous situation and whoever let that trucker away should be penalized and talked to, because, if it happens to be propane or dangerous goods they are carrying, there is a potential accident there. If an accident happens, the Ontario Provincial Police will certainly be involved. After all, safety is the name of the game. Why would a man of that stature, who is in charge of safety, make a statement like that and let the man go?

Mr. McCabe: I have no knowledge of the individual case, senator. However, there is a discretionary power whether to warn or charge in all matters relating to law that rests with the individual, be it inspectors for the MTC or the police.

Senator Turner: In the *Citizen* on Wednesday, May 29, 1985, there was an article that said that a Montreal-based chemical company had pleaded guilty in New York to transporting hazardous chemicals from Quebec without a valid permit and had been fined $8,000. The goods involved was a cargo of trichloroethane. What valid permit are they talking about there, and who issues that permit? Would it be the State of New York, or Quebec or Ontario? Is it necessary for the trucking companies to have a permit to transport these goods?

Mr. McCabe: It would be a state regulation that would require that permit. With the coming into force of the Transportation of Dangerous Goods Act and the regulations, there will be reciprocal agreements—as there are in many areas of law—between the individual states and the provinces, depend-

[*Traduction*]

avec l'aide de spécialistes et de mécaniciens. Il y a deux semaines, 70 p. 100 de leur personnel avait reçu des cours de formation concernant les marchandises dangereuses, conformément au nouveau règlement qu'on est en train d'instituer.

Un certain nombre d'entre eux font aussi des patrouilles dans leurs automobiles vertes et blanches coiffées d'un voyant rouge, qu'on voit à l'occasion sur les routes. Les marchandises dangereuses représentent un des aspects qu'ils surveillent. Ils contrôlent aussi la sécurité des véhicules et la validité des permis, par rapport au transport de BPC et autres éléments de cette nature.

Une fois que le règlement sera entré en vigueur, nous contribuerons avec notre personnel aux vérifications de sécurité et à la surveillance effectuées dans les postes de pesage.

Le sénateur Turner: Je pose la question, car il y a environ deux semaines, je suis allé déjeuner dans un restaurant situé sur le côté sud des routes 97 et 401. J'étais en train de payer l'addition lorsque j'ai entendu un camionneur au téléphone dire à son répartiteur qu'il venait de subir une vérification de sécurité et qu'on s'était rendu compte de ce qui n'allait pas à l'avant ainsi qu'aux freins, mais qu'on l'avait laissé partir. Lorsque je suis sorti du restaurant, il y avait 32 camions dans le stationnement; il m'a donc été impossible de déterminer duquel il s'agissait. A mon avis, on a fait preuve de négligence si les freins du camion étaient défectueux. Il y avait dans le stationnement deux ou trois camions de transport de gaz propane et il aurait pu s'agir de l'un d'entre eux. Selon moi, c'était une situation dangereuse et la personne qui a laissé partir ce camionneur devrait être pénalisée et semoncée. S'il s'agissait de l'un des camions transportant du gaz propane ou des marchandises dangereuses, la défectuosité pourrait entraîner un accident grave. Si un accident se produit, la police provinciale de l'Ontario sera certainement mise en cause. Après tout, c'est la sécurité qui est ici en jeu. Comment une personne responsable de la sécurité peut-elle faire une telle déclaration et laisser l'homme partir?

M. McCabe: Je ne suis pas au courant, sénateur. Toutefois, pour toutes les questions relatives à la loi, un pouvoir discrétionnaire est prévu quand il s'agit de déterminer s'il faut donner un avertissement ou porter une accusation. Il appartient à une personne, que ce soit un inspecteur du MTC ou un agent de police, de prendre cette décision.

Le sénateur Turner: Dans le *Citizen* du mercredi 29 mai 1985, un article relatait qu'une société de produits chimiques dont le siège est à Montréal a été accusée, à New York, d'y avoir transporté des produits chimiques dangereux depuis le Québec sans permis valide. Ayant plaidé coupable, elle a été condamnée à une amende de 8 000 $. Elle transportait du trichloréthane. Quel permis aurait-elle dû avoir, et qui les délivre? L'État de New York, le Québec ou l'Ontario? Les sociétés de camionnage doivent-elles avoir un permis pour transporter ces marchandises?

M. McCabe: Ce permis doit être prévu par un règlement de l'État. Avec l'entrée en vigueur de la Loi et du règlement sur le transport des marchandises dangereuses, il y aura des accords de réciprocité—comme dans bien des domaines du droit—entre les divers États et les provinces, selon l'endroit où se

[*Text*]

ing on where the border crossing point is. The fact that the federal government regulations are coming into force in Canada will be complemented by provincial acts that will be put into place. However, in reality, it means that the same act will be enforced from sea to sea in this country.

On the American side, of course, they have had dangerous goods regulations in effect for quite some time. I do not know of all the reciprocal agreements between individual states, but most of them are similar so I would assume that in the case you mentioned it was a breach, whether it was in New York, Illinois or Michigan.

Senator Turner: Mr. McCabe, trucking companies have been in business a long time. You see them going up and down the 401 and other highways 24 hours a day. Those are companies we can regulate. What are you going to do, however, about the fly-by-night operator who is in business today carrying dangerous goods and out of business a week from now? If something happens, who is going to be responsible? They buy a tractor and it's in pretty good shape; they are independent; they haul independently. If something happens like the incident at Mississauga where a lot of money is involved and perhaps lives are lost, who is going to be responsible in the case of fly-by-night truckers, because they are in business today and out of business a month from now and working someplace else? Is this of concern to the Provincial Police?

Mr. McCabe: It is of concern to us, in a way, but here again our position is that we are there to enforce the law as it is. The sad part is that, after the fact, the financial aspects are not a police responsibility. If a fly-by-night trucker creates a problem, we can only charge him under the legislation that is provided to us by the government. What happens beyond the charging and the court procedure, then, is no longer a police matter. We have many areas of concern to which the same policies apply, but we can only act within the law, which says that, if someone did commit a breach and we have the evidence, then charge him and take him to court. If he is no longer in business by virtue of the fact that he has gone bankrupt and left or jurisdiction, then that no longer is a police matter, in my opinion.

Senator Turner: I know it is not a police matter, but it is too late, then. If you have a situation like Mississauga and someone loses his life, it is a very serious situation. There are a lot of fly-by-night operators out there making a fast buck. It is a sad part of society, but it is there and I think that you people need protection as well as the government and everyone else. However, the question is: How are we going to get at these people?

Mr. McCabe: I don't know, senator.

Senator Turner: Do you think it should be covered by the provincial transportation regulations?

Mr. McCabe: I really don't know how that could be done. I am not trying to avoid the issue, but I really think that what you are suggesting is a highly complex, legal matter.

[*Traduction*]

trouve la frontière. Outre le règlement fédéral, il y aura des lois provinciales qui seront appliquées. Cependant, dans les faits, cela veut dire que la même loi sera appliquée d'un océan à l'autre.

Aux États-Unis, évidemment, il existe des règlements sur le transport des marchandises dangereuses depuis un certain temps. Je ne connais pas tous les accords de réciprocité entre les divers États, mais la plupart se ressemblent; donc, je présume que dans le cas que vous mentionnez, il y avait infraction, que la chose se soit produite à New York, dans l'Illinois ou le Michigan.

Le sénateur Turner: Monsieur McCabe, les sociétés de camionnage existent depuis longtemps. On voit leurs camions sur la 401 et d'autres grands axes routiers à toute heure du jour et de la nuit. Nous pouvons réglementer l'activité de ces compagnies. Mais que peut-on contre les camionneurs à la sauvette qui transportent des marchandises dangereuses une fois puis changent de domaine la semaine suivante. S'il arrive quelque chose, qui sera tenu responsable? Ils achètent une remorque en bon état et travaillent en indépendants; si, comme à Mississauga, il arrivait un incident qui occasionne des pertes d'argent considérables et même la mort d'une personne, qui sera tenu responsable dans le cas des camionneurs d'occasion qui travaillent ici aujourd'hui puis ailleurs un mois plus tard? Cela intéresse-t-il la police provinciale?

M. McCabe: Cela nous intéresse tous, en un sens; mais encore une fois, nous sommes ici pour faire respecter la loi telle qu'elle est. Ce qui est malheureux, c'est qu'après coup, les aspects pécuniaires ne relèvent pas de la responsabilité de la police. Si un camionneur à la sauvette crée un problème, nous ne pouvons que l'inculper aux termes de la loi qui nous est donnée par le gouvernement. Après l'inculpation et les poursuites en justice, ce qui arrive ne relève plus de la police. Les mêmes principes s'appliquent à de nombreux secteurs, mais nous ne pouvons agir que conformément à la loi, qui dit que si une personne a commis une infraction et que nous en ayons la preuve, nous pouvons l'inculper et l'amener devant les tribunaux. Si la personne en qustion n'est plus en affaires parce qu'elle a fait faillite et qu'elle est désormais hors de notre champ de compétence, cela ne relève plus de la police, selon moi.

Le sénateur Turner: Je sais que cela ne relève pas de la police, mais il est alors trop tard. S'il se produit un incident comme celui de Mississauga et que quelqu'un perd la vie, c'est très grave. Il y a un grand nombre de transporteurs à la sauvette qui s'enrichissent rapidement. C'est un aspect malheureux de la société, mais il existe, et je pense que vous avez besoin de protection, tout comme le gouvernement et tout le monde. Mais il reste à savoir comment atteindre ces personnes?

M. McCabe: Je l'ignore, sénateur.

Le sénateur Turner: Pensez-vous qu'il y aurait lieu de prévoir la chose dans les règlements de transport des provinces?

M. McCabe: Je ne sais vraiment pas comment on pourrait procéder. Je ne cherche pas à éluder la question, mais il s'agit d'une question juridique extrêmement complexe.

[*Text*]

Senator Turner: Do you think it is a problem? I think it is a problem.

Mr. McCabe: I think it could be a problem.

Senator Turner: Thank you.

Senator Fairbairn: You indicated when you were speaking of enforcement that there would be a smaller role for the police because there would be a number of highly qualified and trained people who would be involved in enforcing these regulations.

Mr. McCabe: Yes.

Senator Fairbairn: That statement struck me, because sometime ago the Minister of Transport and we were talking about how these regulations would be enforced across the country and whether there would have to be a whole fleet of new people trained in a very complex area, and he seemed to be talking at the time as though there would be a heavy reliance on police forces and, indeed, fire departments to work in this area. Have you talked with him or with his officials about that role? It seemed to me that he was suggesting that the people best qualified would be those already there and who were used to dealing with these things in the past.

Mr. McCabe: That has been casually mentioned to us. As Deputy Chief Flanagan said in his opening statement, with the limited resources available to all police departments across the country and with the workload our people presently have, we could not take on additional duties without dropping something else unless we were provided with additional personnel. We are just not in a position at the present time to do that. More and more, we simply have to react to events after the fact in most fields, as opposed to doing preventative policing and this field is no exception. At the present time I do not see any change in that.

The 258 people from the Ministry of Transport and Communications will, no doubt, be the inspectors designated within the province of Ontario, and they will have to carry the bulk of the on-highway enforcement, and we are only talking on-highway. With regard to fire departments and agencies in plants, I have no specific knowledge of that, but they are more or less in the same boat. They are not being provided with any additional personnel. The only thing that people provide is more work.

Senator Fairbairn: It did stick in my mind that the minister did feel that this was kind of a good built-in possibility for assistance and if that were to be followed up it would require extra personnel.

Mr. McCabe: I certainly would like to read that myself.

Senator Bielish: When you talk about the 258 inspectors, are these people located at weigh scales only or are they on highways as well?

Mr. McCabe: There is a combination of both. I would think that two-thirds of them are at weigh scales on a permanent basis. The remainder are inspectors at large, in that, although they do work at weigh scales some of the time, they ride the

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Estimez-vous que c'est un problème? Je pense que ce l'est.

M. McCabe: Je pense que ce pourrait être un problème.

Le sénateur Turner: Merci.

La sénatrice Fairbairn: Quand vous avez parlé de la question de l'application de la loi, vous avez dit que la police aurait un moins grand rôle à jouer, car il y aurait un certain nombre de personnes qualifiées qui seraient chargées de faire respecter le règlement.

M. McCabe: Oui.

La sénatrice Fairbairn: Cette déclaration me frappe par rapport à ce que nous a dit il y a un certain temps le ministre des Transports. Nous lui parlions de la manière dont ce règlement serait appliqué au Canada et lui demandions s'il allait être nécessaire qu'un grand nombre de personnes reçoivent une formation dans ce domaine très complexe. Il me semble qu'il a mentionné qu'on recourrerait énormément aux forces policières ainsi qu'aux services d'incendie. En avez-vous parlé au ministre ou à ses hauts fonctionnaires, car il me semble qu'il a dit que les mieux qualifiés seraient ceux qui sont déjà habitués à traiter de ces choses?

M. McCabe: Cela nous a été mentionné en passant. Comme l'a dit dans sa déclaration préliminaire le chef adjoint Flanagan, avec les ressources limitées dont disposent les divers corps policiers du Canada et la surcharge de travail qu'ont actuellement nos employés, nous ne pourrions assumer ces fonctions supplémentaires sans en laisser tomber d'autres, à moins qu'on nous fournisse du personnel supplémentaire. Actuellement, nous ne sommes pas en mesure de le faire. Plutôt que de faire de la prévention, nous devons de plus en plus réagir après coup dans la plupart des domaines, et celui-là ne fait pas exception à la règle. Actuellement, je ne vois pas de changement à cet égard.

Les 258 personnes du ministère des Transports et des Communications seront sans aucun doute les inspecteurs désignés en Ontario et ils devront faire observer la loi sur les routes; nous ne parlons ici que des routes. Quant aux services de lutte contre les incendies des municipalités et des usines, je ne sais pas ce qu'ils en pensent exactement, mais ils sont plus ou moins dans la même situation. On ne leur fournit pas de personnel supplémentaire. C'est plutôt eux qui doivent travailler plus.

La sénatrice Fairbairn: Si je me souviens bien, d'après le ministre, le règlement implique, dans une bonne mesure, la possibilité qu'une aide soit nécessaire et que si on insistait, du personnel supplémentaire serait engagé.

M. McCabe: Je ne le croirai que lorsque je lirai la disposition en question.

La sénatrice Bielish: Les 258 inspecteurs dont vous avez parlé travailleront-ils uniquement aux postes de pesage des camions ou les retrouvera-t-on également sur les autoroutes?

M. McCabe: Aux postes de pesage et sur les autoroutes. À mon avis, les deux tiers travailleront aux postes de pesage en permanence. Les autres sont des inspecteurs au sens large du terme; même s'ils peuvent travailler aux postes de pesage de

[*Text*]

backroads and the cutoff points and look after those truckers who, as Senator Turner mentioned, are sort of fly-by-night and try to get around these scales. Instead of going down the 401 from Windsor to Montreal they deke off into the municipalities because they know there is a scale house on the 401. But the police are aware of that and, if these vehicles are spotted and no inspectors are on patrol, they notify either the municipal police in the municipality being passed through or the provincial police in the area of jurisdiction. There is a good working relationship among all three.

Senator Bielish: Those who bypass the weigh scales are picked up?

Mr. McCabe: Yes, and they get hauled back to the weigh scale and the usual papers are processed.

Senator Bielish: You say that the force is limited in manpower and that it would be difficult to undertake additional duties. What do you think the new regulations would bring in additional requirements of manpower?

Mr. McCabe: Unless someone specifically told us what they expected of our people, I could not hazard a guess. When you consider the whole province, the hours our people work and the court time involved, you might start with as many as a thousand additional people and still not have adequate numbers. I think the major thing is the awareness program, and it is obvious that most people will comply, because the good citizens of the country at large are showing concern in that they are making inquiries of some of our people as well as of others. We are really relying on that compliance on the basis of the 85 per cent we usually work on.

Senator Bielish: Have you seen the draft of the regulations?

Mr. McCabe: Yes.

Senator Bielish: What are your views on the regulations as they exist? Are they going to be more difficult?

Mr. McCabe: I don't think they will be any more difficult.

Senator Bielish: Are they going to be better monitored?

Mr. McCabe: I think they are going to be of greater assistance to us. Once again, I emphasize that, even if we are talking basically after the fact, we will have something we did not have before with the transportation mode and due to the fact that the regulations cover so many areas. With the on-highway part of it we will now have something we can work with before the fact, whereas, at present, we really don't have anything. Now we are looking at "after the fact" in every instance.

Senator Bielish: When the awareness goes out to truckers, they will know what they are going to be checked for, and the people who are going to be inspected will know exactly where they should draw the line.

[*Traduction*]

temps à autre, ils sillonnent parfois les routes secondaires et surveillent les sorties des routes principales à la recherche des camionneurs dont le sénateur Turner a parlé, ceux qui font en quelque sorte du transport clandestin et qui essaient d'éviter les postes de pesage. Par exemple, s'ils doivent emprunter la 401 pour aller de Windsor à Montréal, ils quittent la route et traversent les municipalités parce qu'ils savent qu'ils devront s'arrêter à un poste de pesage sur la 401. Mais les policiers le savent et s'ils retrouvent ces véhicules et qu'aucun inspecteur n'est en patrouille, ils alertent la police de la municipalité où ils se trouvent ou la police provinciale de la région. Les trois corps de police entretiennent de très bonnes relations de travail.

La sénatrice Bielish: Les routiers qui évitent les postes de pesage sont-ils arrêtés?

M. McCabe: Oui, et on remorque leurs camions jusqu'aux postes de pesage où on remplit les formalités d'usage.

La sénatrice Bielish: Vous dites que le nombre d'inspecteurs est limité et qu'il leur serait difficile d'assumer des fonctions supplémentaires. Combien d'employés supplémentaires croyez-vous que l'application du nouveau règlement requerrait?

M. McCabe: Je ne risquerai aucune supposition tant qu'on ne nous aura pas dit précisément ce qu'on attend de nous. Si on parle de toute la province, qu'on tient compte des heures de travail de nos inspecteurs et du temps qu'il faudra passer devant les tribunaux, on peut aussi bien demander jusqu'à 1 000 employés supplémentaires et en manquer quand même. L'élément le plus important, c'est le programme de sensibilisation et il est évident que la majorité de la population se conformera au règlement parce que les Canadiens sont inquiets parce qu'ils se renseignent auprès de certains de nos employés et à d'autres sources. En fait, nous comptons sur la coopération des 85p. 100 des transporteurs auxquels nous avons ordinairement affaire.

La sénatrice Bielish: Avez-vous lu le règlement?

M. McCabe: Oui, madame.

La sénatrice Bielish: Dans sa forme actuelle, qu'en pensez-vous? Sera-t-il plus difficile à observer?

M. McCabe: Je ne le crois pas.

La sénatrice Bielish: Permettra-t-il une meilleure surveillance?

M. McCabe: Je crois qu'il nous sera plus utile. Encore une fois, même si nous continuerons d'intervenir surtout après le fait, nous avons maintenant un outil de travail qui n'existait pas dans l'ancien système de transport parce que le règlement couvre nombreux domaines. Rien que la partie qui concerne le transport sur les autoroutes nous fournit un outil de prévention, alors qu'à l'heure actuelle, nous n'en avons aucun. Nous ne pouvons que coincer les contrevenants après le fait.

La sénatrice Bielish: Lorsque les camionneurs seront informés du contenu du règlement, ils sauront quelles marchandises feront l'objet de vérifications et ils sauront exactement jusqu'où ils peuvent aller.

[*Text*]

Mr. McCabe: Yes. I think the inspectorate, particularly in the province of Ontario, has already been made aware of what regulations are contemplated, and I think they are in a position to go ahead right away.

The Chairman: Is it compulsory in Ontario for truckers engaged in the transportation of dangerous goods to have a special licence?

Mr. McCabe: No, not at the present time. There are some restrictions regarding vehicles hauling explosives, gasoline, and things of that nature, but that is regulated under the Public Commercial Vehicles Act of the Province of Ontario.

The Chairman: What about liability insurance coverage? Are they required to carry adequate coverage?

Mr. McCabe: I don't know what the coverage requirements are.

The Chairman: In the event of extensive physical damage, the victims could be left suing an insolvent operator, if the operator did not carry the necessary insurance.

Mr. McCabe: Yes, Mr. Chairman. That is what Senator Turner referred to earlier. The amounts of liability could range from small amounts to astronomical amounts. It would depend on where an incident happened. We have been fortunate in that most incidents have occurred in isolated or semi-isolated areas; or, if they occurred in largely populated areas, they happened at times when there were few people about.

Senator Turner: Mr. McCabe, as you know, I worked for the CNR for many years. Usually when something happens on the railways the OPP are called. If there is an accident at a level crossing, the OPP officers are called.

I have what amounts to about two inches of correspondence from the CNR local union officials. The unions have complained about placards not being on cars. The company has told them that that is only a minor detail. Minor detail or not, in London that could be a major event if an accident occurred.

What is bothering the brotherhood employees is that no one in the CNR seems to take the proposed regulations seriously. When officials from the CNR appeared before the committee, I told them about a car that was picked up at Port Robinson, was moved to the MacMillan Yard, and then placed on Train 423 to London, approximately 106 miles away.

In the train consist, it says, "Special, dangerous, 35 miles per hour, C.T.C. Order R-32791, placard group no. 4: Is dangerous. Special marshalling required, specification 112-114". Yet that was hauled an extra 106 miles through Mississauga.

The employees believed that there were trains that could have picked that car up, so they asked why it was run the extra

[*Traduction*]

M. McCabe: Exactement. Je pense que les inspecteurs, surtout en Ontario, connaissent déjà le règlement et qu'ils sont déjà prêts à l'appliquer.

Le président: En Ontario, les camionneurs qui assurent le transport des marchandises dangereuses sont-ils obligés d'obtenir un permis spécial?

M. McCabe: Non, pas à l'heure actuelle. Il existe certaines restrictions concernant les véhicules qui transportent des explosifs, de l'essence et des marchandises de ce genre, mais cela relève de la Loi sur les véhicules commerciaux de l'Ontario.

Le président: Et l'assurance-responsabilité? Les camionneurs sont-ils obligés d'être suffisamment couverts?

M. McCabe: Je ne connais pas les exigences à ce chapitre.

Le président: Dans l'éventualité de dommages matériels importants, les victimes pourraient en être réduites à poursuivre un transporteur non solvable si celui-ci n'était pas suffisamment assuré.

M. McCabe: Oui, monsieur le président. C'est ce que le sénateur Turner disait un peu plus tôt. Le montant de la responsabilité pourrait être faible ou très élevé, selon l'endroit où l'accident se produirait. À ce jour, nous avons été chanceux parce que la plupart des accidents se sont produits dans des régions isolées ou semi-isolées et ceux qui sont survenus dans des régions fortement peuplées ont eu lieu à des endroits où la population était peu importante.

Le sénateur Turner: Monsieur McCabe, comme vous le savez, j'ai travaillé pour le Canadien National pendant de nombreuses années. Ordinairement, lorsqu'une compagnie ferroviaire est impliquée dans un accident, c'est la Police provinciale de l'Ontario qui s'en charge. C'est le cas lorsqu'il y a un accident à un passage à niveau.

J'ai une pile d'environ deux pouces d'épaisseur de lettres signées par les dirigeants de cellules locales du syndicat des employés du CN. Les syndicats se sont plaints de l'absence de plaques d'avertissement sur les wagons. La compagnie leur a dit que ce n'était qu'un détail d'importance mineure. Que ce soit le cas ou non, si un accident se produisait à London, ce détail pourrait avoir une énorme importance.

Ce qui inquiète les employés syndiqués, c'est que personne au CN ne semble prendre le règlement au sérieux. Lorsque des représentants de la direction du CN ont comparu devant le comité, je leur ai parlé d'un wagon qui a été raccordé à un train à Port Robinson, qui a été amené à la cour d'aiguillage MacMillan, puis raccordé au train 423 à destination de London, qui se trouve à environ 106 milles de là.

Dans le manifeste du train, on disait «Spécial, dangereux, vitesse maximale de 35 milles à l'heure, Ordonnance n° R-32791 de la C.C.T., le wagon portant la plaque n° 4 contient des marchandises dangereuses. Surveillance spéciale requise, prescription 112-114». Pourtant, ce wagon a été traîné sur une distance supplémentaire de 106 milles et a traversé la ville de Mississauga.

Les employés croient que d'autres trains auraient pu traîner ce wagon et ils ont demandé pourquoi on lui avait fait parcou-

[*Text*]

106 miles. They asked why the chance had been taken of another spill like Mississauga.

As you know, I did not get too far with the officials of the CNR at that time.

I was also asked to tell the officials that the car department was having trouble getting information on the location of the through trains which run from Windsor to Toronto. I have been told that if they get a fair warning of their location and are in a position to do so, they will bend all efforts to hae the car-men on duty do a pull-by inspection.

I stated those views verbally to the train master and received no response. Perhaps you can get some action.

The car-men have been told that the dispatchers are too busy to notify them. They also expressed the idea—as I did—that the trains call the car department, say, from Hyde Park or Dorchester to notify them of their location.

These trains are running through London and many of them have not been inspected. If there is a spill near Paris, Ontario, the OPP will be called.

These are the things concerning the railway crews running those trains. I have nothing to hide; it is all in this pile. As far as the railway employees are concerned, the officials of the railways are not doing their job.

Mr. McCabe: Senator Turner, those are federal regulations that govern the railroads. The police have no power to act on those regulations. Once again, we are in that after-the-fact position. After something happens, we have to take control of the situation. We attempt to do that in the most efficient and expedient manner possible.

I read the proceedings from the evening the railway officials appeared before the committee and noted those things. If something goes wrong, we are the Johnny on the spot, as you have pointed out. I don't have any answers for you.

Senator Turner: If the placards are missing and there is a spill, your people will have difficulty trying to find out what is in the various cars, as will the officials from the fire departments. That is the concern of the CNR employees.

Mr. McCabe: I am aware of that. I was at the Hyde-Park derailment, I was at the one in Petawawa earlier this year; and I was at the Mississauga derailment. We rely heavily on the information provided by train crews and from the manifests.

Senator Turner: Sometimes those manifests are wrong.

Mr. McCabe: They are difficult to find.

Senator Turner: Sometimes they are not even on the trains.

[*Traduction*]

rir 106 milles pour rien et pourquoi on avait couru le risque d'un autre incident comme celui de Mississauga.

Comme vous le savez, je n'ai pas obtenu grand-chose des représentants du CN qui ont témoigné.

On m'avait également demandé de leur dire que le service des wagons a de la difficulté à savoir où se trouvent, à un moment donné, les trains express qui vont de Windsor à Toronto. Mes correspondants m'ont dit que si on les informe avez assez de précision de l'endroit où se trouvent les trains, ils font l'impossible pour que les employés du train effectuent une inspection s'ils sont en mesure de le faire.

Lorsque j'ai répété cela textuellement au chef d'équipe des machinistes, il n'a rien répondu. Peut-être pourriez-vous obtenir plus de résultats que moi.

On a dit aux employés que les répartiteurs sont trop occupés pour les avertir. Ils estiment aussi—comme moi, d'ailleurs—que les responsables des trains devraient appeler le service des wagons de Hyde Park ou de Dorchester, par exemple, pour lui dire où ils se trouvent.

Ces trains traversent London et beaucoup d'entre eux ne sont pas inspectés. S'il se produit un accident près de Paris, en Ontario, et qu'il y a un déversement de marchandises dangereuses, la Police provinciale de l'Ontario sera appelée à intervenir.

Voilà ce que pensent les employés de trains. Je n'ai rien à cacher, tout est ici. Si on les en croit, la direction des compagnies ferroviaires ne fait pas son travail.

M. McCabe: Sénateur Turner, c'est à cause du règlement fédéral qui régit les sociétés ferroviaires. La police n'est pas autorisée à appliquer ce règlement. Là encore, nous ne pouvons intervenir qu'après le fait. Lorsqu'un accident se produit, nous devons intervenir pour contrôler la situation. Nous essayons de le faire le plus efficacement et le plus rapidement possible.

J'ai lu le compte rendu de votre séance le jour où les représentants des sociétés ferroviaires ont témoigné et j'ai remarqué tout cela. Si quelque chose tourne mal, nous sommes là pour intervenir, comme vous l'avez dit. Je n'ai rien à vous répondre.

Le sénateur Turner: S'il n'y a pas de plaque d'avertissement sur les wagons et qu'il y a un déversement de marchandises dangereuses, il vous sera difficile de savoir ce qu'il y a dans chaque wagon et ce ne sera pas plus facile pour les pompiers. Voilà ce qui inquiète les employés du CN.

M. McCabe: Je le sais. Je me suis rendu sur les lieux du déraillement de Hyde-Park, de celui qui a eu lieu à Petawawa au début de l'année et de celui de Mississauga. Nous comptons surtout sur les renseignements fournis par les employés des trains et sur ceux qui figurent sur les manifestes.

Le sénateur Turner: Parfois, les manifestes contiennent des erreurs.

M. McCabe: Et ils sont difficiles à trouver.

Le sénateur Turner: Parfois, ils ne sont même pas dans le train.

[*Text*]

Senator Fairbairn: Mr. McCabe, the research staff has produced the quotations from Mr. Mazankowski. I will read them to you in the event that you want to follow them up.

At a hearing held in March of this year, the minister told us, and I quote:

> We are exploring ways and means of enforcing the regulations through local fire commissioners, police forces, or some other agency that we may be able to contract with, because, as you can appreciate, it will be a fairly costly program to enforce.

Later that evening the minister stated:

> . . . we have not concluded the precise manner in which we will be enforcing the regulations. We are exploring the option of fire and police emergency services, . . .

He may have plans in store for you.

Mr. McCabe: If he does, senator, he will not be dealing with me.

I know that there have been some overtures made, in that there were 4,484 incidents of dangerous goods reported through the Fire Marshal's Office of Ontario in 1984. Our concern is that someone should be adequately checking loads going on the highway before they ever leave the gate, because we become involved once they are outside the gate.

The situation is that someone somewhere observes something leaking from a truck. Perhaps Sergeant Lemieux can elaborate on this, but when you open the door, you get killed.

In that case, where does the police function begin and end? What does one do in that situation. There have been a number of them, but to date we have been fortunate in that there have not been serious injuries.

There have been a number of incidents where something was observed, but how do we get to the source? This is our prime concern for our own people, but first they have to realize the dangers that are there. To this end, last fall we conducted an awareness program for all of our people. They all had to take it mandatorily, and they now have some idea of some of the dangers that exist. However, as Senator Turner said, they are still like the railroad; they don't always comply. Police officers are naturals for getting right to the root of things. They have to have their noses in the glass. They won't believe you when you tell them that it is water and not gin—they have to get in there and put their fingers on the stove, so to speak.

We have been trained like that. Now we are trying to untrain, to a certain degree, and become more aware that you have to identify it before you do anything. You are not going to help injured people by stepping into a cloud of gas that will kill you. This is a difficult thing and we are working on it.

[*Traduction*]

La sénatrice Fairbairn: Monsieur McCabe, nos attachés de recherche ont retrouvé les passages pertinents de l'intervention de M. Mazankowski. Je vais vous les lire au cas où vous voudriez y répondre.

Lors d'une séance tenue en mars de cette année, le ministre nous a dit, et je cite:

> Nous cherchons des moyens de faire appliquer le règlement en recourant aux commissaires des incendies locaux, aux corps de police ou à quelque autre organisme dont nous pourrions retenir les services, étant donné que ce programme, comme vous en êtes sûrement conscients, coûtera très cher à appliquer.

Un peu plus tard, il a dit ceci:

> . . . nous n'avons pas encore décidé de la façon dont nous appliquerons le règlement. Nous songeons à faire appel aux services de pompiers et de secours . . .

Il a peut-être des projets pour vous.

M. McCabe: Dans ce cas, sénatrice, ce n'est pas avec moi qu'il traitera.

Je sais que des ouvertures ont été faites, c'est-à-dire qu'en 1984, le *Fire Marshall's Office* de l'Ontario a rapporté 4 484 incidents impliquant des marchandises dangereuses. Nous voudrions qu'un service soit créé pour vérifier la cargaison des camions qui emprunteront les autoroutes avant même qu'ils ne quittent leur lieu de chargement parce qu'une fois qu'ils ont pris la route, cela relève de nous.

Ce qui arrive, c'est que quelque part sur la route quelqu'un se rend compte que le contenu d'un camion fuit. Le sergent Lemieux pourra vous en dire plus long à ce sujet. Le problème, c'est que quand on ouvre la porte de la remorque, on y laisse sa peau.

Dans ce cas, où le travail du policier commence-t-il et où finit-il? Que fait-on dans une telle situation? Il s'est déjà produit beaucoup d'incidents de ce genre, mais jusqu'à maintenant, la chance a été avec nous parce que nos hommes n'ont jamais eu de blessures graves.

Dans de nombreux cas, on avait remarqué quelque chose de louche; mais comment remonter à la source? Nous nous inquiétons avant tout pour notre personnel, mais lorsqu'il intervient, il doit d'abord savoir à quel danger il s'expose. A cette fin, l'automne dernier, nous avons mis sur pied un programme de sensibilisation à l'intention de tout notre personnel. Tous nos employés ont été obligés de le suivre et maintenant, ils ont une bonne idée de certains des dangers qu'ils courent. Cependant, comme le sénateur Turner l'a dit, ils sont encore comme les sociétés ferroviaires: ils ne se conforment pas toujours aux directives de sécurité. Les policiers sont naturellement portés à aller au fond des choses. Il faut qu'ils mettent leur nez partout. Lorsqu'on leur dit que la bouteille qu'on transporte contient de l'eau et non du gin, ils éprouvent quand même le besoin d'en renifler le contenu, pour ainsi dire.

C'est comme cela que nous avons été formés. Maintenant, nous tâchons dans une certaine mesure d'oublier notre formation et d'apprendre qu'avant de faire quoi que ce soit, il faut savoir exactement à quel genre de marchandises nous avons affaire. Nous ne rendrons service à personne en entrant dans

[*Text*]

We are presently producing a film in conjunction with the Fire Marshal's Office and the ambulance services that will be utilized by all police forces to show them some proper procedures. We are expanding our training for our senior staff, our mid-management people, so that they know what to do and, particularly, what not to do when it happens. The more you get into it, the more involved it becomes, but we are working at it.

The Chairman: If I understood you correctly, Mr. Flanagan, you mentioned that your duties do not encompass dealing with the enforcement of the regulations. Is that what you intended to say?

Mr. Flanagan: Not in the main, Mr. Chairman. There may be occasions when the police would have to deal with that enforcement. We are thinking of it in terms of breach of the regulations, where the experts would be called in, as is the case now. For example, if there is an airplane crash, the police arrive at the scene and contain the area. They do what they have to do until such time as the transport people come and commence the proper investigation.

The Chairman: If I understood you correctly, your functions start only after the event?

Mr. Flanagan: I would think that the police would have to be trained to some degree. If there are obvious breaches of the regulations, depending on what they may be, the police may have some role, yes, especially if they are unable to have other people come to the scene.

The Chairman: Honourable senators, section 19 of the Transportation of Dangerous Goods Act reads as follows:

> The minister may require any person who engages or proposes to engage in handling, offering for transport or transporting dangerous goods or any class thereof to provide evidence of financial responsibility in the form of insurance or an indemnity bond satisfactory to the minister or in any other form satisfactory to him.

I am surprised that this wording is not contained in the regulations. I would like to know from the witness whether this is within the scope of the activities of his group. If the police officer sees a truck travelling on the highway with a placard indicating that it is transporting some type of dangerous goods, is he to check to see that the shipping documents correspond with the goods that are being shipped?

Mr. Flanagan: The answer to that question would be yes, the police would no doubt stop the person.

The Chairman: Would they go so far as to inquire whether the driver carries insurance?

Mr. Flanagan: I would think that they very well might, yes, if it was within the regulations.

[*Traduction*]

un nuage de gaz mortel. C'est cet apprentissage qui est difficile, mais nous y arriverons.

Nous produisons actuellement un film, de concert avec le *Fire Marshall's Office* et les services d'ambulanciers, et tous les corps de police s'en serviront pour enseigner à leurs membres la bonne façon de procéder. Nous étendons la formation à nos supérieurs et à nos cadres intermédiaires afin qu'ils sachent ce qu'il faut faire et surtout ce qu'il ne faut pas faire lorsqu'un incident se produit. Lorsqu'on est dans le feu de l'action, on se sent beaucoup plus impliqué, mais nous travaillons à contrer notre tendance à intervenir immédiatement.

Le président: Si je vous ai bien compris, monsieur Flanagan, vos fonctions ne consistent pas à appliquer le règlement. Est-ce bien ce que vous vouliez dire?

M. Flanagan: Ce n'est pas tout à fait cela, monsieur le président. Dans certains cas, la police pourrait avoir à appliquer le règlement. Nous intervenons surtout lorsqu'il y a eu contravention au règlement, lorsque des experts sont appelés pour examiner la situation, comme c'est le cas maintenant. Par exemple, lorsqu'un avion s'écrase, la police arrive sur les lieux et établit un périmètre autour de la zone. Elle prend les mesures qui s'imposent jusqu'à ce que les enquêteurs du ministère des Transports arrivent et entreprennent l'enquête proprement dite.

Le président: Si je comprends bien, vous n'entrez en jeu qu'après le fait?

M. Flanagan: Je crois que la police doit avoir un certain degré de formation. Dans les cas flagrants de contravention au règlement, il est vrai que la police peut avoir un certain rôle à jouer, selon la nature du délit, surtout si elle est dans l'impossibilité de faire venir d'autres experts sur les lieux.

Le président: Honorables sénateurs, l'article 19 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses prévoit ce qui suit:

> Le Ministre peut exiger des personnes qui se livrent ou ont l'intention de se livrer à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ou ont l'intention de demander ce transport, qu'elles fournissent de leur solvabilité la preuve—assurance, cautionnement ou autre justificatif—qu'il estime acceptable.

Je suis surpris que ce libellé n'ait pas été repris dans le règlement. Je voudrais que le témoin nous dise si l'exigence prévue dans cet article fait partie du champ de compétence de son groupe. Lorsqu'un policier voit passer sur l'autoroute un camion portant une plaque indiquant qu'il transporte des marchandises dangereuses, est-ce à lui qu'il incombe de voir si les marchandises mentionnées sur les documents d'expédition correspondent à celles que le camion transporte?

M. Flanagan: Oui, il ne fait pas de doute que la police arrêterait le camion.

Le président: Irait-elle jusqu'à demander au chauffeur s'il possède une assurance?

M. Flanagan: Oui, certainement, si c'était prévu dans les règlements.

[*Text*]

The Chairman: It is important, to my mind, because a man could be travelling on the highway with a placard on his truck that does not correspond to the shipment that he has on board.

Mr. Flanagan: Yes, Mr. Chairman, I think that the police would check that.

The Chairman: In the province of Ontario, is it compulsory that drivers of any motor vehicle have insurance?

Mr. McCabe: Yes.

The Chairman: If a driver is arrested for speeding by a police officer, he has not only to show the registration of his car and his driving permit, but he must also show proof of his insurance?

Mr. Flanagan: That is right.

The Chairman: That applies in Ontario and in Quebec, but I am not sure that it applies in other provinces.

Mr. McCabe: I cannot answer for all of the other provinces, Mr. Chairman.

Senator Bielish: We would not dare go on a highway without insurance. I cannot speak for those trucks transporting dangerous goods, but the ordinary driver must have insurance.

Mr. McCabe: I believe that a driver cannot obtain a licence to operate without insurance, but I do not know what the amounts are.

Senator Bielish: The insurance is not that great an expense when one considers the liability involved.

The Chairman: I assume that in Ontario the setup is similar to that in my province.

Mr. McCabe: Yes.

The Chairman: That is, you cannot get an operator's licence for any type of vehicle unless you show proof that you are insured.

Mr. McCabe: Yes.

The Chairman: I think that this is one aspect of the regulations that we should look into.

Does the training that your group receives go so far as to bring to their knowledge the fact that the operator of the truck should carry with him shipping documents describing in detail the type of cargo he is carrying?

Mr. McCabe: No. We have presently completed, for all of our members, an awareness program. Because the regulations have not been proclaimed, we cannot go out and teach our people the regulations that we think are going to be proclaimed. Training is a very costly business.

The Chairman: The regulations appeared in the *Canada Gazette* of February 1 and will come into effect on July 1.

Mr. McCabe: We will not have all of our people trained in what is contained in the regulations until September. We do not do any training during the summer. It is the busiest time of the year and we have the least number of personnel available.

[*Traduction*]

Le président: A mon avis, cela est important parce qu'un chauffeur pourrait circuler sur l'autoroute en ayant sur son camion une plaque qui ne correspond pas à la cargaison qu'il transporte.

M. Flanagan: Oui, monsieur le président, je pense que la police procéderait à une vérification.

Le président: En Ontario, est-il obligatoire que les chauffeurs d'un véhicule possèdent une assurance?

M. McCabe: Oui.

Le président: Si un chauffeur est arrêté par un agent de police pour excès de vitesse, il doit non seulement montrer l'immatriculation de sa voiture et son permis de conduire mais également prouver qu'il est assuré?

M. Flanagan: C'est exact.

Le président: Cela s'applique en Ontario et au Québec, mais je ne suis pas certain qu'il en soit de même dans les autres provinces.

M. McCabe: Je ne peux pas fournir la réponse pour toutes les autres provinces, Monsieur le président.

La sénatrice Bielish: Nous n'oserions pas nous hasarder sur l'autoroute sans assurance. Je ne parle pas des camions qui transportent des marchandises dangereuses, mais le chauffeur ordinaire doit être assuré.

M. McCabe: Je crois qu'un chauffeur ne peut pas obtenir de permis de conduire sans assurance mais j'ignore quels sont les montants.

La sénatrice Bielish: L'assurance ne constitue pas une dépense tellement importante lorsqu'on considère la responsabilité en cause.

Le président: Je présume qu'en Ontario l'organisation est la même que dans ma province.

M. McCabe: Oui.

Le président: Vous ne pouvez obtenir aucun permis de conduire pour aucun type de véhicule à moins de prouver que vous êtes assuré.

M. McCabe: Oui.

Le président: Je pense qu'il s'agit là de l'un des aspects du règlement que nous devrions examiner.

Dans le cadre de la formation que reçoit votre groupe, êtes-vous informés que le chauffeur du camion doit être en possession des documents d'expédition qui décrivent en détail le type de cargaison qu'il transporte?

M. McCabe: Non. A l'heure actuelle, nous avons mis au point pour tous nos membres un programme de sensibilisation. Etant donné que le règlement n'a pas encore été publié, il ne nous est pas possible d'en faire l'étude. La formation est une entreprise très coûteuse.

Le président: Le règlement à été publié dans la Gazette du Canada du 1er février et entrera en vigueur le 1er juillet.

M. McCabe: Nous ne pourrons pas former nos employés conformément au règlement avant septembre. Il n'y a pas de formation pendant l'été. C'est la période la plus active de l'année et nous disposons du personnel minimum. Comme la

[*Text*]

Policemen, like other people, like to have holidays in the good weather. This is one of the major, specific points of our training, however. We have run into waybills in the past where unpleasant incidents have arisen. For example, in one case there were 51 containers of chemicals. These were in 45-gallon drums, 20-litre pails and boxes with containers inside them. Our people were not informed of anything. Two of them had to go to hospital because of it. We are very much aware of the dangers inherent in this, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you know that the Canadian Trucking Association appeared before this committee and requested a postponement of the coming into effect of these regulations until after Labour Day?

Mr. McCabe: I did not know that specifically, but I had heard that they were going to make this approach. We, as police officers, think that the regulations should be in effect as soon as possible.

The Chairman: The Trucking Association requested a postponement to the end of the year. The CMA asked for a postponement to Labour Day.

Mr. McCabe: I see no reason to delay. The sooner these regulations are put into effect, the sooner we will get compliance, voluntarily or otherwise.

There is no doubt that there will be a break-in period, and that applies to both the enforcement people and the shippers.

It takes a period of time to get full compliance, or as close to full compliance as possible. There will always be some non-compliers. If we put these regulations off for 10 years, there would still be some people coming before you to say they needed only a few more months in order to be in a position to comply.

Senator MacDonald (Halifax): That is a very good point. There has to be a date. There cannot be two rules. You can adopt some discretion with regard to the people who are going to have pain in complying as a result of training, and so forth. But in the event of a major accident, the politicians are not going to help you. They may promise you all kinds of discretion with respect to getting ready to commence compliance, but someone has to bite the bullet, and the politicians are going to be for it in the event of a major accident. The point is, there has to be a date, and it has to be adhered to.

Mr. McCabe: We accept the fact that we are hung out to dry on many of these things. What we need is the law in place so that we can be hung out to dry if we err.

The Chairman: The Minister of Transport himself is aware of this situation, as is evident in a statement he made before this committee on March 26 last. His statement at that time was as follows:

> During this initial period, prosecutions will be placed only where there is very serious and flagrant non-compliance. Our feeling is that, since we are really carving new

[*Traduction*]

plupart des citoyens, les policiers aiment prendre leurs vacances, pendant la bonne saison. Toutefois, il s'agit de l'un des principaux objectifs de notre formation. Nous avons examiné d'anciennes feuilles de route mentionnant des incidents déplaisants. Dans un cas, il s'agissait par exemple de 51 contenants de produits chimiques. Ils étaient placés dans des fûts de 45 gallons, dans des seaux de 20 litres et dans des boîtes où étaient placés les contenants. Nos employés n'étaient au courant de rien. Pour cette raison, deux d'entre eux ont dû aller à l'hôpital. Nous sommes très conscients des dangers inhérents à cette situation, Monsieur le président.

Le président: Savez-vous que l'Association canadienne de camionnage a comparu devant ce comité et a demandé que la mise en vigueur de ces règlements soit remise à une date postérieure à la Fête du Travail?

M. McCabe: Je n'étais pas au courant de ce détail, mais j'avais entendu dire qu'ils allaient adopter cette approche. En qualité d'agents de police, nous pensons que le règlement doit être appliqué dès que possible.

Le président: L'Association de camionnage a demandé un renvoi à la fin de l'année et l'Association des manufacturiers canadiens jusqu'à la fête du Travail.

M. McCabe: Je ne vois aucune raison d'en retarder l'application. Le plus tôt ce règlement sera en vigueur, le plus vite on s'y conformera, volontairement ou autrement.

Il n'y a pas de doute qu'il y aura une période de vide qui s'appliquera tout aussi bien à ceux chargés de faire appliquer la loi qu'aux expéditeurs.

Pour obtenir la pleine observance de la loi ou s'en rapprocher le plus possible, il faut un certain délai. Il y aura toujours des gens qui ne se conforment pas à la loi. Si nous remettions ce règlement pour une période de dix ans il y en aurait encore qui déclareraient qu'ils n'avaient besoin que de quelques mois pour pouvoir s'y conformer.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est très juste. Il doit y avoir une date et il ne peut pas y avoir deux règles. On peut laisser une certaine latitude aux gens qui vont avoir certaines difficultés à se conformer pour des raisons de formation, etc. Toutefois, s'il se produit un accident grave, les politiciens ne vous aideront pas. Ils peuvent vous promettre de vous laisser toute liberté d'agir pour vous préparer à vous conformer au règlement mais quelqu'un doit se résigner à franchir le pas et les politiciens approuveront en cas d'accident grave. Le problème est qu'on doit fixer une date et qu'elle doit être respectée.

M. McCabe: On se fait reprocher beaucoup de choses dans ce domaine. Il faut adopter une loi, ainsi, quand nous ferons une erreur nous saurons à quoi nous en tenir.

Le président: Le ministre des Transports est lui-même conscient de la situation, comme il ressort de la déclaration suivante qu'il a faite devant ce comité le 26 mars dernier:

> Au cours de cette période initiale, des poursuites seront intentées dans les cas seulement où le manquement sera très grave et flagrant. Nous croyons, étant donné que nous nous aventurons en terre inconnue, qu'il ne faut pas para-

[*Text*]

ground here, we do not want to paralyze the industry. We want to be as firm as necesssary, but fair as well.

Senator Bielish: So the effective date is as stated.

The Chairman: Yes. If there are no further questions, it remains only for me to thank you, gentlemen, for your participation.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

lyser l'industrie. Nous voulons être le plus fermes possible tout en restant justes.

La sénatrice Bielish: La date d'entrée en vigueur est donc celle qui est prévue.

Le président: Oui. Messieurs, s'il n'y a pas d'autres questions, il ne me reste qu'à vous remercier de votre participation.

La séance est levée.

APPENDIX "TC-7-A"

CANADIAN TRUCKING ASSOCIATION

June 3, 1985

Senator Léopold Langlois
Chairman, Standing Senate Committee
on Transport and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario

Dear Senator Langlois:

During Canadian Trucking Association's presentation to your Committee April 30 we expressed concern over the trucking industry's ability to comply with the July 1 implementation date of the Dangerous Goods Regulations. I have now had an opportunity to read the transcript of proceedings for Tuesday, May 14. The purpose of this communication is to set the record straight as a result of what was said in part during the May 14 proceedings.

Our concern arises in the following areas:

1. At Page 4:13 Sen. MacDonald (Halifax) says that we presented the Committee with a "scary presentation" that amounted to an "ultimatum" in stating what we thought would be the result of proceeding with the July 1 implementation date across the board. We were simply stating for the record what we believe must happen if we are correct in surmising that the training regime can't be squeezed into such a short time-frame.

While we are doing better than anticipated, the performance is not uniform across the country. We still believe there will be a problem for many carriers. If that position holds, one of the three alternatives will apply to those parts of the industry that have not been trained. It is not a question of ultimatums; it is simply unavoidable.

The point we were trying to make, of course, was that because these regulations were basically new to trucking and because the training regime has to include more employees in trucking (drivers) than is the case for other modes where most handling of dangerous goods takes place at terminals under the supervision of management, the truckers' training regime is far more complex. That is because virtually every pick-up driver in the industry has to know enough about the requirement to know when to placard after picking up a freight shipment as well as having to make decisions in certain cases of whether particular cargoes can be mixed or loaded in proximity to each other. There are something like 55,000 private and for-hire truck fleets of more than ten

APPENDICE «TC-7-A»

ASSOCIATION CANADIENNE CAMIONNAGE

Le 3 juin 1985

Le sénateur Léopold Langlois
Président, Comité sénatorial permanent
des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)

Monsieur le sénateur Langlois,

Au cours de la comparution de l'Association canadienne du camionnage devant votre comité, le 30 avril dernier, nous avons exprimé nos doutes au sujet de la possibilité que l'industrie soit prête en vue de l'entrée en vigueur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, le 1er juillet prochain. Après avoir pris connaissance du compte rendu des délibérations du mardi 14 mai 1985, j'ai cru bon de faire une mise au point sur les commentaires formulés au cours de cette séance.

Voici les points qui, à notre avis, exigent certaines précisions:

1. A la page 4:13, le sénateur MacDonald (Halifax) affirme que nous avons présenté au Comité un «exposé qui donnait le frisson» et que nous avons ni plus ni moins lancé un «ultimatum» en nous élevant contre le manque de réalisme dont a fait preuve le gouvernement en fixant la date d'entrée en vigueur du règlement au 1er juillet prochain. Pourtant, nous avions simplement indiqué, pour le bénéfice de tous, que nous croyions, si nos prévisions étaient exactes, que la formation nécessaire ne pouvait être dispensée en un aussi court laps de temps.

Même si, à cet égard, tout se déroule mieux que nous ne l'avions cru au départ, il reste que la situation diffère d'une région à l'autre du pays. Nous sommes toujours d'avis que de nombreux transporteurs seront incapables de respecter l'échéance fixée. Si le gouvernement maintient sa position, l'un ou l'autre des trois scénarios proposés deviendra réalité dans les secteurs de l'industrie où la formation nécessaire n'aura pas été dispensée. Ce n'est pas une question d'ultimatum; c'est tout simplement inévitable.

Nous essayons de faire ressortir, en fait, qu'étant donné que l'application de ce nouveau règlement à l'industrie du camionnage exigera la formation d'un plus grand nombre d'employés (camionneurs) que si sa portée visait d'autres modes de transports où la manipulation des marchandises dangereuses se fait en grande partie à des terminaux et sous surveillance, la mise en place des structures nécessaires sera beaucoup plus complexe. Cette situation découle du fait que presque tous les camionneurs doivent maintenant être suffisamment au courant des exigences du règlement pour savoir à quel moment il leur faut indiquer le contenu d'une expédition de marchandises ou pour décider s'il est correct de transporter certains chargements à proximité les uns des autres. Il existe quelque 55 000 flottes de transport privées

vehicles. That does not include the independent driver-owners of vehicles.

I should reiterate that we only asked for an extension to September 1 trying to be realistic and knowing that not everyone would be trained even by then. We were trying to take a responsible position in anticipation of reality and despite everyone's best effort to meet the deadline.

2. Starting at Page 4:14 Senator Turner talks about CP and CN Trucking being caught at the same time as rail and then implies that the rest of the industry consists of fly-by-night truckers. That is a complete misconception. CN and CP Trucking are part of the trucking industry, not part of the railway industry, howbeit they are among the largest and most sophisticated carriers in the country. It just so happens that CP and CN Trucking are among the most concerned truckers in meeting the July 1 deadline despite a major commitment of resources to the initial training programs. For that matter, most of our cost estimates on training came from CP Trucking.

CP and CN Trucking face exactly the same quandry as other truckers, large or small. Having said that, Senator Turner may have a point about the independent trucker never understanding these requirements. If a trucker is working for a for-hire carrier or a responsible shipper he should be trained as part of their in-house training program. If he is a fly-by-night cut-rate operator he may never be trained and he may well try to take advantage of the situation until he is caught. At the same time, one of the pluses of the dangerous goods regime is that shippers continue to bear responsibility for goods until delivered so that any shipper using an improperly trained trucker would be at risk.

3. We take particular exception to the comments at Page 4:26 by Mr. Lindsay, Vice President, Government Affairs for the Air Transport Association of Canada. His gratuitous comments completely distort our position. I'm not sure what Mr. Lindsay's expertise is in the area of trucking but he certainly is not in a position to speak for the problems facing the trucking industry or to estimate when and how the trucking industry will be able to come into compliance.

You may recall my evidence in response to questions where I suggested that because of the structure of the trucking industry there would never be a time when you could say that the industry was 100% trained. What we have said consistently is that if we had the summer we could break the back of the problem and that the vast majority of responsible truckers could complete the training requirement by Labour Day. Maybe October 1 would be better and maybe some of our people would prefer the end of the year but our

comptant plus de dix véhicules. Ce nombre ne comprend pas les camionneurs indépendants.

Je dois encore une fois répéter que si nous demandons un sursis jusqu'au 1er septembre, c'est que nous sommes réalistes et que nous savons pertinemment que, même si nous obtenons gain de cause, tout le monde ne pourra être prêt à temps. Nous essayons d'adopter une position réaliste, compte tenu de la situation et des efforts déployés par chacun pour respecter l'échéance fixée.

2. A la page 4:14, le sénateur Turner signale que le règlement va s'appliquer aux services de transport par camion et par train du CN et du CP. Il insinue ensuite que le reste de l'industrie se compose de camionneurs à la sauvette. Or, rien n'est plus faux. Ces services de transport par camion du CN et du CP font effectivement partie de l'industrie du camionnage et non de l'industrie ferroviaire, même que ces sociétés comptent parmi les transporteurs les plus importants et les plus modernes au pays. Le CN et le CP sont, de fait, certaines des sociétés de camionnage les plus préoccupées par cette échéance du 1er juillet, malgré toutes les ressources qu'elles ont investies jusqu'ici dans des programmes de formation. A cet égard, la plupart de nos estimations quant aux coûts de la formation sont fournies par les services camionnage du CP.

Les services de camionnage du CN et du CP font face exactement au même dilemme que les autres transporteurs, grands ou petits. Après avoir dit cela, le sénateur Turner a souligné avec pertinence que les camionneurs indépendants ne se plieront jamais à ces exigences. Tout camionneur à l'emploi d'un transporteur privé ou d'un expéditeur devrait, en principe, recevoir une formation maison. S'il est un camionneur à la sauvette, il pourra très bien ne jamais recevoir cette formation et continuer à tirer profit de la situation jusqu'à ce qu'il soit pris en flagrant délit. Par ailleurs, l'un des avantages du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses réside dans le fait que les expéditeurs continueront d'assumer la responsabilité des marchandises jusqu'à leur livraison. L'expéditeur qui aura recours aux services d'un camionneur dont la formation est insuffisante le fera donc à ses propres risques.

3. Nous avons été particulièrement indignés par les commentaires de M. Lindsay, vice-président aux affaires gouvernementales pour l'Association canadienne du transport aérien, reproduits à la page 4:26 du compte rendu des délibérations. Ses affirmations graduites déforment totalement notre position. J'ignore tout des compétences de M. Lindsay en matière de camionnage, mais il n'est certainement pas en mesure de parler des problèmes particuliers à l'industrie du camionnage ou d'évaluer à quel moment et de quelle façon celle-ci pourra se conformer au règlement.

Vous vous rappelez sans doute que, dans mes réponses aux questions qui m'ont été posées à l'occasion de ma comparution devant le comité, j'avais souligné qu'en raison de la structure même de l'industrie du camionnage, la formation nécessaire ne pourrait jamais être dispensée à 100 p. cent. Nous avons cependant insisté sur le fait que si le gouvernement nous donnait l'été de sursis, nous pourrions prendre le taureau par les cornes et faire en sorte que la majorité des camionneurs aient terminé leur formation avant la Fête du

official position is that an extra two or three months working at the pace we are now should suffice. Given the urgency for implementing this regime, there is absolutely no way we could legitimately ask for a further extension.

For that matter, I'm not sure that Mr. Lindsay appreciates the legal implications of not being in compliance if failure to comply with the regulations should lead to an accident where third party injury, death or property damage results where it can be established that some technical failure to comply with safety regulation was a contributing factor.

The position is this: we had been told consistently in discussions with Transport Canada that there would be a one year phase-in for trucking in recognition of our training problem. We only discovered for certain that the phase-in period was reduced to less than six months when the regulations were published in February. It took us a couple of months to get the training material organized based on the final version of the regulations. Since then provincial associations have been holding regular training seminars. There have been bottlenecks in producing material and our Driver's Handbook (copies of which were given to the Committee) is now up to 40,000 copies with more on order. To complicate matters, the printer has run out of the kind of paper he needs for the booklet and it may be two or three weeks before he can get more.

To confuse matters further, Transport Canada has now done what should have done in the first place and is in the process of overhauling and simplyfing the regulations right in the middle of the implementation regime. This necessitates substantial revision of our training material and doesn't make the immediate training job any easier.

I trust that the foregoing clarification will be helpful.

Yours sincerely,

A. K. Maclaren
Executive Director

c.c. Members Standing Senate Committee
on Transport & Communications

travail. Le 1er octobre serait peut-être une date mieux chosie et certains de nos membres préfèreraient même sans doute la fin de l'année, mais conformément à notre position officielle, nous estimons qu'au rythme actuel, un délai supplémentaire de deux ou trois mois devrait être suffisant. Comme la mise en application de ce règlement ne peut souffrir aucun délai, nous ne voyons absolument pas comment nous pourrions légitimement demander un autre sursis.

A cet égard, je ne suis pas sûr que M. Lindsay a bien pesé les conséquences juridiques inhérentes à une éventuelle dérogation au règlement; surtout si celle-ci doit entraîner un accident qui occasionne des blessures à une tierce partie, provoque sa mort ou lui fait subir des dommages matériels, et qu'il peut être établi que l'inobservation des règles de sécurité est l'un des facteurs responsables de l'accident en question.

Notre position est la suivante: les représentants de Transports Canada n'ont pas cessé de nous dire, au cours de nos échanges, que la mise en application du règlement allait se faire graduellement sur une période d'un an pour nous permettre de trouver une solution à notre problème de formation. Or, nous avons finalement constaté, au moment de la publication du règlement en février, que cette période avait été réduite à six mois. Nous avons mis quelques mois à rassembler la documentation nécessaire à la formation devant être offerte en fonction de la version définitive du règlement. Depuis, les associations provinciales ont entrepris de tenir régulièrement des colloques de formation. Nous avons subi certains retards dans l'impression des documents et le tirage de notre guide à l'intention des camionneurs (dont des copies ont été distribuées aux membres du Comité) atteint pour l'instant 40 000 exemplaires. Pour compliquer le tout, l'imprimeur manque de papier, et il faudra deux ou trois semaines avant qu'il ne puisse en obtenir une nouvelle livraison.

Pour brouiller encore plus les cartes, Transports Canada a maintenant décidé de faire ce qui aurait dû être fait dès le début, c'est-à-dire qu'il s'apprête à refondre et à simplifier le règlement, au moment même où l'étape de la mise en application est déjà passablement avancée. Il nous faudra donc revoir nos documents de formation et cela ne nous facilitera pas la tâche.

J'espère que les éclaircissements ci-dessus vous seront de quelque utilité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le sénateur Langlois, mes salutations respectueuses.

Le directeur exécutif
A. K. Maclaren

c.c.: Membre du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

APPENDIX "TC-7-B"

May 17, 1985

Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Sirs:

We are in receipt of your Notice dated April 30, 1985 with respect to the new regulations on the transportation of dangerous goods.

As the Association representing Canada's Drug Distribution Industry, we are vitally interested in this subject.

We are referred your correspondence to our Distribution Committee representing both industry (suppliers) and wholesalers. Based on their input, we will formulate a reply and get back in touch with you as soon as possible.

We very much appreciate this opportunity to voice our opinion on a subject that is of most importance to our Active Membership.

Yours truly,

Desmond Lartigue
President

DL/hd.

APPENDICE «TC-7-B»

Le 17 mai 1985

Comité sénatorial permanent des transports
et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Messieurs,

Nous accusons réception de votre avis daté du 30 avril 1985 au sujet du nouveau Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Au nom de l'association qui représente les entreprises de distribution de médicaments au Canada, permettez-moi de vous dire que nous sommes vivement intéressés par cette question.

Nous avons reçu les documents que vous avez fait parvenir à notre comité de distribution qui regroupe des représentants des fournisseurs et des grossistes. Selon la réaction de ces derniers, nous communiquerons avec vous dès que possible pour vous faire part de notre réponse.

Nous sommes très contents de pouvoir faire connaître notre point de vue sur cette question qui est de la plus haute importance pour nos membres.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

H. Dumoulin
pour
le président
Desmond Lartigue

APPENDIX "TC-7-C"

May 13, 1985

Mr. Andre Reny
Clerk of the Standing
Senate Committee on
Transport and Communications
The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Mr. Reny:

Thank you for your invitation to appear before the Senate Committee on Transport and Communications on behalf of the Federation of Canadian Municipalities, with respect to the Regulations on the Transportation of Dangerous Goods.

Rather than make a personal representation before the Committee, I am providing you with the FCM's position with respect to these regulations, in writing.

Quite simply, it is the position of the Federation of Canadian Municipalities that the Regulations on the Transportation of Dangerous Goods should be implemented without delay. While there certainly is some concern on the part of Canadian Manufacturers Association and the Ontario Transport Association to delay the implementation of these regulations, it is the belief of the members of the FCM that any such delay would be inappropriate.

I trust that this information is of assistance to your Committee. However, should you have any need for further details, may I suggest you contact Mr. James Knight, Executive Director of the Federation of Canadian Municipalities.

Sincerely,

HAZEL McCALLION
MAYOR

H.McC/ds cc.Mr. J. Knight
Executive Director, FCM

APPENDICE «TC-7-C»

Le 13 mai 1985

M. André Reny
Greffier du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur,

Au nom de la Fédération canadienne des municipalités, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant le Comité permament des transports et des communications pour exprimer notre point de vue sur le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Plutôt que d'aller témoigner devant le Comité, je vous communique, par la présente, le point de vue de la FCM sur ce règlement.

En résumé, la Fédération canadienne des municipaltés estime que le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses devrait entrer en vigueur sans délai. Bien que nos membres soient conscients que certains éléments de l'Association des manufacturiers canadiens et de l'Association du transport de l'Ontario soient favorables à son report, ils estiment qu'il serait inopportun d'en retarder l'application.

J'espère que cette information pourra vous être utile. Je vous suggère cependant de communiquer avec le directeur général de la Fédération canadienne des municipalités, M. James Knight, pour obtenir tout renseignement supplémentaire dont vous pourriez avoir besoin.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

HAZEL McCALLION
Maire

cc: M. J. Knight
Directeur général, FCM

APPENDIX "TC-7-D"

May 9, 1985

Senator Leopold Langlois
The Senate of Canada
Chairman
Standing Committee on Transport
and Communications
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

Thank you for your letter of April 25, 1985, in which, on behalf of the members of the Standing Senate Committee on Transportation and Communications, you kindly invited the Government of British Columbia to submit comments regarding the current study of the Regulations on Transportation of Dangerous Goods.

I am confident that my colleague, the Honourable Alex Fraser, Minister of Transportation and Highways, will welcome the opportunity to participate with the Committee on this important subject. I am, therefore, sharing a copy of your correspondence with Mr. Fraser, and feel certain that you will be hearing from him in the very near future.

Thank you again for writing.

Yours sincerely,

W. R. Bennett
Premier

cc: Honourable Alex Fraser

APPENDICE «TC-7-D»

Le 9 mai 1985

Le sénateur Léopold Langlois
Président
du comité sénatorial permament
des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le sénateur Langlois,

Je vous remercie de votre lettre du 25 avril 1985, dans laquelle, au nom des membres du Comité permanent des transports et des communications, vous invitiez le gouvernement de la Colombie-Britannique à vous faire part de ses observations concernant l'étude du Règlement sur le transport des matières dangereuses, qui est actuellement en cours.

Je suis certain que mon collègue, l'honorable Alex Fraser, ministre des Transports et de la Voirie, sera heureux de participer aux travaux du Comité sur cette importante question. J'envoie donc votre lettre à M. Fraser, qui vous répondra certainement d'ici peu.

Vous remerciant encore, je vous prie d'agréer, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Premier Ministre
W. R. Bennett

cc: L'honorable Alex Fraser

APPENDIX "TC-7-E"

May 16, 1985

The Honourable Leopold Langlois
The Senate
Standing Committee on Transport
and Communications
Room 2595 - Centre Block
House of Commons
OTTAWA, Canada
K1A 0A6

Dear Senator Langlois:

Premier Devine has asked me to thank you for your letter of April 25, 1985, outlining the Standing Senate Committee on Transport and Communications public meetings.

Premier Devine has asked the Honourable James Garner, Minister of Transportation, to contact you regarding Saskatchewan's views and you may expect to hear from him shortly.

Yours sincerely,

Marge Haddad
Itinerary Co-ordinator
to the Premier

cc: Honourable James Garner

APPENDICE "TC-7-E"

Le 16 mai 1985

L'honorable Leopold Langlois
Comité sénatorial permanent des transports
et des commuications
Le Sénat
Pièce 259S - Édifice du Centre
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Sénateur,

Le Premier ministre Devine m'a demandé de vous remercier pour la lettre que vous nous avez fait parvenir le 25 avril 1985, où vous nous donniez le calendrier des audiences du Comité permament des transports et des communications.

Le Premier ministre a demandé à l'honorable James Garner, ministre des Transports, de communiquer avec vous pour vous faire part du point de vue de la Saskatchewan sur cette question. Vous devriez recevoir sa lettre d'ici peu.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

La coordonnatrice
de l'itinéraire du Premier ministre
Marge Haddad

cc: L'honorable James Garner

May 28, 1985

Honourable Leopold Langlois
Chairperson
Senate Standing Committee on Transport
and Communications
Room 2595 - Centre Block
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Senator Langlois:

The Province of Saskatchewan is pleased to hear that the Senate Standing Committee on Transport and Communications will be holding public hearings with respect to the forthcoming implementation of the Transportation of Dangerous Goods Regulations.

Le 28 mai 1985

L'honorable Léopold Langlois
Président
Comité sénatorial permanent
des transports et des communications
Pièce 259 S - Édifice du Centre
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Sénateur,

La province de la Saskatchewan est heureuse d'apprendre que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tiendra des audiences publiques en vue de l'adoption prochaine du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

On behalf of the Province of Saskatchewan we look forward to making a presentation before the Committee. Please contact the office of the Minister of Highways and Transportation with respect to setting a suitable timeframe for such an appearance.

Yours sincerely,

James W. Garner
Minister of Highways

and Transportation

Neal Hardy
Minister of Environment

Au nom de la province de la Saskatchewan, nous vous annonçons que nous avons l'intention de témoigner devant votre Comité. Vous serait-il possible de communiquer avec le bureau du ministre de la Voirie et des Transports pour établir avec lui quand il pourrait comparaître.

En vous remerciant à l'avance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le ministre de la Voirie et
des Tranpsorts

James W. Garner

Le ministre de l'Environnement
Neal Hardy

APPENDIX "TC-7-F"

May 14, 1985

Senator Leopold Langlois
Chairman
The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

This will acknowledge your letter of April 25, 1985 concerning the series of public meetings in Ottawa to be held by the Standing Committee on Transport and Communications.

It is my understanding that our officials have participated in the development process of the Federal Regulations on Transportation of Dangerous Goods. Because of this involvement it is not felt necessary to express our views or submit a written brief.

Yours sincerely,

John M. Buchanan, P.C., Q.C.

APPENDICE «TC-7-F»

Le 14 mai 1985

Le sénateur Léopold Langlois
Président
Comité sénatorial permanent des transports
et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

J'accuse réception de votre lettre du 25 avril 1985, dans laquelle vous nous faisiez part du calendrier des audiences qui seront tenues à Ottawa par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Je crois savoir que nos fonctionnaires ont participé à la préparation du règlement fédéral sur le transport des marchandises dangereuses. Compte tenu de notre contribution, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de témoigner devant le comité ou de vous présenter un mémoire.

Veuillez agréer, monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

John M. Buchanan, c.p., c.r.

APPENDIX "TC-7-G"

April 29, 1985

Senator Leopold Langlois
Chairman
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate of Canada
OTTAWA, Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

On behalf of Premier Lougheed, I wish to acknowledge receipt of your April 25, 1985 letter inviting the Province of Alberta to submit a written brief on the matter of the Regulations on Transportation of Dangerous Goods.

Please be assured that your correspondence will be brought to the Premier's attention.

Yours sincerely,

Patricia D. Lobregt
Special Secretary to
Premier Lougheed

cc: Honourable James D. Horsman
Minister of Federal and Intergovernmental Affairs

Honourable Marvin Moore
Minister of Transportation

Honourable Fred Bradley
Minister of Environment

APPENDICE «TC-7-G»

Le 29 avril 1985

Le sénateur Léopold Langlois
Président
Comité sénatorial permanent des transports et
des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

Au nom du Premier ministre Lougheed, j'accuse réception de votre lettre du 25 avril 1985, dans laquelle vous invitiez la province de l'Alberta à vous présenter un mémoire au sujet du projet de Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Soyez assuré que votre lettre sera transmise à l'attention du Premier ministre.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

La secrétaire spéciale du
Premier Ministre Lougheed
Patricia D. Lobregt

cc: L'honorable James D. Horsman
Ministre des Affaires fédérales et intergouvernementales

L'honorable Marvin Moore
Ministre des Transports

L'honorable Fred Bradley
Ministre de l'Environnement

APPENDIX "TC-7-H"

May 10th, 1985

Mr. Leopold Langlois
Senator
Chairman
The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Mr. Langlois:

I wish to thank you for your letter which was received in my office on April 30th, 1985.

I am pleased to learn that the Standing Committee on Transport and Communications will be holding public meetings on the matter of the Regulations on Transportation of Dangerous Goods. I have taken the liberty of forwarding a copy of your letter to the Honourable Gerard Lecuyer, Minister of Environment and Workplace Safety and Health and the Honourable John Plohman, Minister of Highways and Transportation, for their consideration.

With kindest regard.

Yours sincerely,

Howard Pawley

APPENDICE «TC-7-H»

Le 10 mai 1985

M. Léopold Langlois, Sénateur
Président du Comité permanent
des transports et communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

J'accuse réception de votre lettre qui est parvenue à mon bureau le 30 avril dernier.

Je suis heureux d'apprendre que le Comité permanent des transports et des communications tiendra des audiences publiques en vue de l'adoption du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Je me suis permis de faire parvenir une copie de votre lettre à l'honorable Gérard Lecuyer, ministre de l'Environnement et de la Santé et Sécurité au travail, et à l'honorable John Plohman, ministre de la Voirie et du Transport.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Howard Pawley

June 4, 1985

Mr. Leopold Langlois, Senator,
Chairman, Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate of Canada,
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Mr. Langlois:

Premier Howard Pawley has forwarded to me a copy of your letter dated April 25, 1985 regarding the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The Department of Environment and Workplace Safety and Health is the lead provincial agency with respect to the Transportation of Dangerous Goods Program in Manitoba. We have had substantial input into the Regulations recently gazetted under the Federal Transportation of Dangerous Goods Act. It is our plan to adopt these Regulations by reference under the Provincial Dangerous Goods Handling and Transportation Act on or about July 1, 1985, to be effective February 1, 1986.

Since we have had substantial input into the development of the Federal Regulations, we see no need at this time to participate in public meetings on this matter.

Le 4 juin 1985

M. Léopold Langlois, Sénateur,
Président du Comité permanent
des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

Le Premier ministre Howard Pawley m'a fait parvenir une copie de votre lettre datée du 25 avril 1985, concernant la tenue d'audiences publiques par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Le ministère de l'Environnement et de la Santé et Sécurité au travail est le principal organisme provincial de qui relève des programmes de transport des marchandises dangereuses au Manitoba. Nous avons participé intensément à la préparation du règlement dont on a récemment donné avis dans la Gazette officielle sous le titre de Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses. Nous avons l'intention d'adopter un règlement analogue aux termes de la loi provinciale sur le transport et la manutention des marchandises dangereuses le ou vers le 1er juillet 1985. Celui-ci devrait entrer en vigueur le 1er février 1986.

Comme nous avons apporté une contribution importante à la préparation du règlement fédéral, nous ne voyons aucune utilité, à ce moment-ci, à participer à des audiences publiques sur cette question. Nous souhaiterions, bien sûr cependant, prendre connaissance du rapport final qui suivra votre étude et

We would, of course, be interested in reviewing the final report resulting from your study and would appreciate being placed on your mailing list.

Thank you for your kind offer for our participation. We wish you success in your endeavours, and again look forward to reviewing your final report.

Sincerely,

Gérard Lécuyer

Minister

cc: Premier Howard Pawley
Honourable John Plohman
Minister of Highways and Transportation

aimerions bien que vous nous inscriviez sur la liste des personnes à qui vous le ferez parvenir.

Nous vous remercions de nous avoir invités à participer à nos travaux et vous souhaitons beaucoup de succès dans votre tâche.

Espérant pouvoir lire votre rapport bientôt, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre de l'Environnement
et de la Santé et Sécurité
au travail
Gérard Lecuyer.

cc: M. le Premier ministre Howard Pawley
L'honorable John Plohman,
ministre de la Voirie et du Transport

APPENDIX "TC-7-I"

May 6, 1985

The Honourable J. G. Leopold Langlois,
Q.C., Senator
Chairman
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

On behalf of Premier James M. Lee, I wish to acknowledge receipt of your letter dated April 25, 1985, concerning your Committee's study of the subject-matter of the Regulations on Transportation of Dangerous Goods.

Be assured your correspondence will be brought promptly to the Premier's attention.

Yours sincerely,

Kenneth W. Yeo
Executive Assistant

APPENDICE «TC-7-I»

Le 6 mai 1985

L'honorable J. G. Léopold Langlois,
c.r., Sénateur
Président du Comité sénatorial permanent
des transports et
des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

Au nom du Premier ministre James M. Lee, j'accuse réception de votre lettre datée du 25 avril 1985, dans laquelle vous nous annonciez que votre Comité entreprenait une étude en vue de l'adoption du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Soyez assuré que je ferai parvenir votre lettre au Premier ministre dans le plus bref délai.

Veuillez agréer, monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

L'adjoint administratif
Kenneth W. Yeo

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Fascicule n° 8

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Canadian Chiefs of Police:

Sergeant-Major J. T. McCabe, O.P.P., Provincial Coordinator for handling of Dangerous Goods, C.A.C.P.;

Deputy Chief Thomas G. Flanagan S.C. Ottawa Police Force, and Chairman of Law Amendments Committee, C.A.C.P.;

Sergeant Fred Lemieux, Peel Regional Police Force, Chemical Expert in charge of explosive disposals and chemical response.

De l'Association canadienne des chefs de police:

Sergent-major J. T. McCabe, P.P.O., coordonnateur provincial pour la manutention des marchandises dangereuses, CACP;

Chef adjoint Thomas G. Flanagan, S.C. Police d'Ottawa et président du comité des amendements aux lois, CACP;

Sergent Fred Lemieux, Force constabulaire de la région de Peel et spécialiste des produits chimiques.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Thursday, June 20, 1985

Issue No. 8

Complete Proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-44, "An Act to amend the Western Grain Transportation Act"

and

The subject-matter of the Bill C-36, "An Act to amend the Aeronautics Act"

APPEARING:

The Honourable D. Mazankowski, Minister of Transport

SECOND AND THIRD REPORTS OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le jeudi 20 juin 1985

Fascicule nº 8

Seul et unique fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-44, «Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest»

et

La teneur du Projet de loi C-36, «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique»

COMPARAÎT:

L'honorable D. Mazankowski, ministre des Transports

DEUXIÈME ET TROISIÈME RAPPORTS DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

28223

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	*Muir
Graham	Roblin (or Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	*Muir
Graham	Roblin (ou Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Wednesday, June 19, 1985:

"With leave of the Senate,

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Doody, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of the Bill C-44, intituled: "An Act to amend the Western Grain Transportation Act", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Wednesday, June 12, 1985:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Doody, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of the Bill C-36, intituled: "An Act to amend the Aeronautics Act", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 19 juin 1985:

«Avec la permission du Sénat,

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Doody, appuyé par l'honorable sénateur Phillips,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-44, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 12 juin 1985:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Doody, appuyé par l'honorable sénateur Phillips,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-36, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 JUIN 1985
(10)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 8 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Steuart et Turner. (6)

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Argue, Barootes et Corbin.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: MM. John Christopher, recherchiste et Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: L'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

Témoins:

De Transports Canada, administration canadienne des transports de surface:

M. Nick G. Mulder, administrateur et

M. Mike E. Farquhar, directeur général, transport ferroviaire et transport de céréale.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 juin 1985, entreprend son étude sur la teneur du Projet de loi C-44, «Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest».

Le président présente le ministre qui fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 12 juin 1985, entreprend son étude sur la teneur du Projet de loi C-36, «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique».

Témoins:

De Transports Canada:

M. G. M. Sinclair, administrateur, administration canadienne des transports aériens:

M. R. S. Lafleur, administrateur adjoint, réglementation aérienne et

M. D. Fiorita, conseiller juridique.

Le président présente M. Sinclair qui fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

A 11 h 10, le Comité se réunit à huis clos.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 20, 1985
(10)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Steuart and Turner. (6)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Argue, Barootes and Corbin.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, researcher and Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: The Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

Witnesses:

From Transport Canada, Canadian Surface Transport Administration:

Mr. Nick G. Mulder, Administrator;

Mr. Mike E. Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation.

In compliance with its Order of Reference dated June 19, 1985, the Committee commenced consideration of the subject-matter of Bill C-44, "An Act to amend the Western Grain Transportation Act".

The Chairman introduced the Minister, who made a statement and, with his fellow witnesses, answered questions.

In compliance with its Order of Reference dated June 12, 1985, the Committee commenced consideration of the subject matter of Bill C-36, "An Act to amend the Aeronautics Act".

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. R. S. Lafleur, Assistant Administrator, Aviation Regulation;

Mr. D. Fiorita, legal counsel.

The Chairman introduced Mr. Sinclair, who made a statement and, with his fellow witnesses, answered questions.

At 11:10 a.m., the Committee moved into closed session.

A 11 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

At 11:20 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

REPORTS TO THE SENATE

Thursday, June 20, 1985

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the Bill C-36, intituled: "An Act to amend the Aeronautics Act", has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, June 12, 1985, examined and considered the said subject-matter and now reports that it recommends that the said Bill, when examined by the Senate, be favourably considered.

Respectfully submitted,

Le président

Léopold Langlois

Chairman

RAPPORTS AU SÉNAT

Le jeudi 20 juin 1985

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déférée la teneur du Projet de loi C-36, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 12 juin 1985, examiné la teneur dudit projet de loi et recommande que, lorsqu'il étudiera le Projet de loi C-36, le Sénat le considère favorablement.

Respectueusement soumis,

Le président

Léopold Langlois

Chairman

Thursday, June 20, 1985

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the Bill C-44, intituled: "An Act to amend the Western Grain Transportation Act", has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, June 19, 1985, examined and considered the said subject-matter and now reports that it recommends that the said Bill, when examined by the Senate, be favourably considered.

Respectfully submitted,

Le président

Léopold Langlois

Chairman

Le jeudi 20 juin 1985

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déférée la teneur du Projet de loi C-44, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 19 juin 1985, examiné la teneur dudit projet de loi et recommande que, lorsqu'il étudiera le Projet de loi C-44, le Sénat le considère favorablement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, June 20, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8.30 a.m. to examine the subject-matter of Bill C-44, to amend the Western Grain Transportation Act.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Members of the committee, our first order of business this morning is Bill C-44 which deals with the Western Grain Transportation Act. We have with us the Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport, who will be making an opening statement.

Hon. Donald F. Mazankowski, Minister of Transport: Mr. Chairman, I have with me from the Department this morning Mr. Nick Mulder, Administrator, Surface Administration, and Mr. Mike Farquar, Director General, Rail and Grain Transportation.

I have just a few opening comments. Bill C-44 was brought forth to modify and clean up Bill C-155, the enabling legislation of the Western Grain Transportation Act, which was the subject of a rather long debate some time ago and also to reflect some of the commitments made by our party before and during the course of the election campaign. Essentially, the bill sets out to establish a freight rate ceiling for producers for the fiscal years 1985-86 and 1986-87 but not to exceed the current level established in the 1984-85 fiscal year. When I say ceiling, I am not referring to a freeze. It means that the rates will not exceed the current level, which is roughly $7.70 per tonne. Should the freight rate decline as a result of calculations of a rather complicated formula which takes into consideration railway costs, volume and so on, an amount less than the $7.70 would apply. This legislation enshrines that principle.

The second aspect of the legislation has to do with the volume cap. Reference to the volume cap is removed.

Senator Macdonald (Cape Breton): What is the volume cap?

Hon. Mr. Mazankowski: The volume cap is a figure representing the amount of grain that is tied to the Crow benefit. In other words, under the existing legislation there is an ultimate Crow benefit of $658 million and that is based on the shipment of 31.5 million tonnes. Anything above that 31.5 million tonnes is paid for in full by the producers. We have removed the reference to that limit and incorporated a tally adjustment mechanism which is also somewhat complex, and that is why I have my two learned officials with me. It has the effect of smoothing out the wild fluctuations and ensuring that the total Crow benefit is received by the producers.

There are various approaches that could have been used in removing the volume cap. We consulted widely with representative groups in the west. The mechanism that we have advanced is not one that we as a government or as a party can

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 20 juin 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 8 h 30 pour examiner la teneur du projet de loi C-34, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Messieurs les membres du comité, notre premier sujet d'étude aujourd'hui est le projet de loi C-44 qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Nous avons avec nous ce matin le ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, qui fera une déclaration préliminaire.

L'honorable Donald F. Mazankowski, ministre des Transports: Monsieur le président, je suis accompagné ce matin de collaborateurs du ministère: M. Mick Mulder, administrateur, administration des transports de surface, et M. Mike Farquar, directeur général, Transport ferroviaire et Transport de céréales.

J'ai quelques observations préliminaires à faire. Le projet de loi C-44 vise à modifier et à simplifier le projet de loi C-155, la loi habilitant de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui a fait l'objet d'un long débat il y a quelque temps, et qui vise aussi à faire suite à certains engagements que notre parti a pris avant et pendant la campagne électorale. Essentiellement, le projet de loi tend à établir un plafond pour les taux de transport payés par les producteurs pour les années financières 1985-1986 et 1986-1987, mais sans excéder le niveau actuel établi pendant l'année financière 1984-1985. Quand je parle de plafond, je ne songe pas à un gel. Cela signifie que les taux ne devront pas dépasser le niveau actuel qui est à peu près de 7,70 $ la tonne. Si le taux de transport devait baisser par suite de calculs effectués selon une formule assez compliquée qui tient compte des frais de transport ferroviaire, du volume, etc, le montant inférieur à 7,70 $ s'appliquerait. Le projet de loi consacre ce principe.

Le second aspect du projet de loi concerne le volume maximum. Le projet de loi n'y fait plus référence.

Le sénateur Macdonald (Cape Breton): De quoi s'agit-il?

L'honorable M. Mazankowski: C'est la quantité de grain liée à l'indemnité du Nid-de-Corbeau. En d'autres termes, en vertu de la loi actuelle, l'indemnité du Nid-de-Corbeau n'excède pas 658 millions de dollars, basée sur le mouvement de 31,5 millions de tonnes. Les frais de transport de toute quantité dépassant ce chiffre est entièrement assumé par les producteurs. Nous avons supprimé la référence à cette limite et incorporé un mécanisme de rajustement de contrôle, qui est assez complexe; c'est pourquoi j'ai avec moi mes deux collaborateurs chevronnés. Ce mécanisme permet d'atténuer les fluctuations imprévues et de s'assurer que les producteurs touchent la totalité de l'indemnité du Nid-de-Corbeau.

On aurait pu adopter d'autres moyens pour supprimer le volume maximum. Nous avons tenu beaucoup de consultations avec des groupes de représentants de l'Ouest. Ni le gouvernement ni notre parti ne pourrait réclamer l'entière paternité de

[*Text*]

claim authorship for entirely. We looked at it, examined it and modified it somewhat. It was recommnded by the Grain Transportation Administrator and unanimously endorsed by the Senior Grain Transportation Committee, which is made up of all the representative groups within the grain production, handling and transportation industry in Western Canada.

The third point I would like to make has to do with the Senior Grain Transportation Committee itself. This group was established under the existing legislation. It consists of the following people: the Chief Commissioner of the Wheat Board, the Chief Commissioner of the Canadian Grain Commission, the Grain Administrator, four producers, six members representing the largest primary elevators, one member representing the primary elevator grain dealer licencees, representatives of the railways and of the Great Lakes Carriers Association, the trucking industry, the Livestock Feed Board and so on.

Some groups within the designated Canadian Wheat Board region were not represented. This legislation tries to correct that and increases the number of producer representatives. Under the current legislation, the Province of Manitoba had one producer, Alberta had one producer, and Saskatchewan had two. This legislation increases the number from four to eight, which gives Manitoba two, Alberta two, Sasktachewan three, and the Peace River region in Northern British Columbia is given one for the first time. They felt that they had been left out of the picture, and that is one of the reasons we made the change.

Other elements of the legislation would require that the railways make public their annual statements with respect to their general investment plans for grain transportation. Currently, that information is filed with the Canadian Transport Commission, but it is not necessarily made public. The onus would be on the railways to make a case to the CTC why any of that information should not be made public. As well, the railways will be obligated to hold annual public meetings in the four western provinces to respond to the concerns and suggestions raised by the producers. This has been talked about for some time and now, for example, the CNR holds this kind of public information meeting. They have met with a tremendous amount of success both from the standpoint of airing concerns of the producers and also apprising producers of their plans for the future.

We are enshrining in the legislation the government's commitment to branch line rehabilitation. Coming back to the Senior Transportation Committee, there are two minor points. At the present time a member representing the speciality crops has observer status on the Grain Transportation Committee. We are making him a full voting member. Also, producers who were shareholders or officers of an incorporated farming enterprise were not eligible to vote under existing legislation. This legsilation makes those people eligible to vote. That outlines the highlights of the legislation.

[*Traduction*]

la solution retenue. Nous l'avons examinée et nous y avons apporté des modifications. Elle a été recommandée par l'administrateur du transport du grain et unanimement entériné par le Comité supérieur du transport du grain, composé de tous les groupes du secteur de la production, de la manutention et du transport du grain de l'Ouest du Canada.

Le troisième point que j'aimerais soulever concerne le comité supérieur du transport du grain lui-même. Cet organisme a été créé en application de la loi actuelle. Le comité est composé des personnes suivantes: le commissaire en chef de la Commission du blé, le commissaire en chef de la Commission canadienne des grains, l'administrateur du Transport des grains, quatre producteurs, six membres représentant les plus importants élevateurs primaires, un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs primaires, des représentants des chemins de fer et de l'Association des transporteurs des Grands Lacs, de l'industrie du transport routier, de l'Office canadien des provendes, etc.

Certains groupes de la région désignée de la Commission canadienne du blé n'étaient pas représentés. Ce projet de loi essaie de remédier à la situation et accroît le nombre de représentants des producteurs. En vertu de la loi actuelle, les provinces du Manitoba et de l'Alberta ont un producteur chacune et la Saskatchewan en a deux. Le projet de loi en porte le nombre de quatre à huit, ce qui donne deux représentants au Manitoba, deux à l'Alberta, trois à la Saskatchewan, tandis que la région de Peace River dans le nord de la Colombie-Britannique a pour la première fois un représentant. Ils estimaient qu'on les avaient laissés pour compte et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons apporté cette modification.

D'autres dispositions du projet de loi prévoient que les chemins de fer publient leurs déclarations annuelles des projets d'investissement destinés aux mouvements du grain. Actuellement, ces informations sont déposées auprès de la Commission canadienne des transports, mais elles ne sont pas nécessairement publiées. Il incomberait aux chemins de fer de justifier devant la Commission canadienne des transports pourquoi elles ne doivent pas être rendue publiques. En outre, les compagnies de chemins de fer devront tenir des assemblées publiques annuelles dans les quatre provinces de l'Ouest pour répondre aux préoccupations et aux recommandations des producteurs. Cet aspect était en discussion depuis un certain temps et aujourd'hui, par exemple, le CN tient ce genre d'assemblées publiques d'information. Ces séances ont obtenu beaucoup de succès, parce qu'elles permettent aux producteurs d'exprimer leurs préoccupations et d'être informés des projets à venir.

Le projet de loi donne suite à l'engagement pris par le gouvernement de remettre en service certains embranchements. Pour en revenir au Comité supérieur du transport, il y a deux points mineurs. A l'heure actuelle, un membre, représentant du secteur des cultures spéciales, a le statut d'observateur au sein du Comité supérieur du transport du grain. Nous en faisons un membre ayant droit de vote. En outre, les producteurs qui étaient actionnaires ou administrateurs d'une entreprise agricole constituée n'ont pas le droit de vote conformément à la loi actuelle. Le nouveau texte leur en donne le droit. Voilà les grandes lignes du projet de loi.

[*Text*]

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Mr. Minister, let me say, first, that these amendments will be welcomed by the grain producers. However, I have one or two questions. With regard to the freeze on the rate ceiling in 1985-86 and 1986-87, would there have been much increase, anyway, with regard to the formula and what has happened to costs, and so on? Would, in fact, there have been any increase, or would there not have been a slight decrease for this year and perhaps next year?

Hon. Mr. Mazankowski: As a matter of fact, there will be a decrease this year. That is due to a combination of things: the low volume and the low rate of railway inflation. So, in effect, I guess there was some very effective crystal ball gazing on the part of some of us who may have foreseen that this could, in fact, be a reality.

We felt two things: first, that there was far too much of an increase from 1983-84 to 1984-85. There was a massive 58 per cent increase, up to $7.70 per tonne, in the span of two years. Given the current conditions in prairie agriculture, particularly in the grain industry, with depressed prices and high input costs, we felt some stability that had to be injected and some assurance that those rates would not escalate out of further proportion.

So one aspects of this legislation that we opposed was the open-endedness of it—the open-ended escalation, which was based essentially on the cost-plus formula established by the railways. We felt there had to be some assurance that there would be some moderation of increase.

Generally speaking, producers have recognized that, while they are paying more, the grain movements have been pretty good—better than before. Railways, in fact, are now fighting each other for their share of the grain market, and that competitive rivalry has benefited producers. However, we felt that there was a certain limit to the cost that could be applied, and we took the position that, while we are okay for this particular year, who knows what 1985-86 may bring. There could be increased volumes and increased costs occurring to the railways that could perhaps bring that up to $7.70 or even beyond. If it goes beyond $7.70, it will remain at that level.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Until possibly 1986-87.

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, that's right.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): In view of what has happened to the farmers, and what appears to be in store for them in connection with world markets, will any consideration be given to extending this beyond the crop year—or is it too early to say?

Hon. Mr. Mazankowski: It is perhaps too early, because by that time the formal review will be completed. As you know, the legislation provides for an in-depth review of all aspects of this legislation.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Next year.

[*Traduction*]

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Monsieur le ministre, j'aimerais d'abord vous dire que ces modifications seront bien accueillies par les producteurs de grain. Toutefois, j'aurais une ou deux questions à poser. Au sujet du gel du plafond des taux en 1985-1986 et en 1986-1987, est-ce qu'il y aurait eu de toute façon une hausse importante compte tenu de la formule et de l'évolution des coûts, etc.? Est-ce qu'il y aurait eu une hausse ou n'y aurait-il pas plutôt eu une légère baisse des taux pour cette année et peut-être pour l'année prochaine?

L'honorable M. Mazankowski: En fait, il y aura une baisse cette année. C'est dû à la combinaison de plusieurs éléments: le faible volume et le faible taux d'inflation dans le secteur des chemins de fer. Aussi, en effet, je suppose que certains d'entre nous ont fait preuve de clairvoyance et su prévoir que cela pourrait effectivement se concrétiser.

Nous avons pris conscience de deux choses: premièrement, qu'il y avait eu une hausse beaucoup trop forte par rapport à 1983-1984 et 1984-1985. Les taux ont subi une hausse massive de 58 p. 100, pour atteindre 7,70 $ la tonne en l'espace de deux ans. Étant donné l'état actuel de l'agriculture dans les Prairies, surtout dans l'industrie du grain, avec la baisse des prix et le coût élevé des intrants, nous estimions qu'il fallait instaurer une certaine stabilité et fournir l'assurance que les taux ne subiraient pas une escalade disproportionnée.

L'un des aspects de cette mesure auxquels nous nous étions opposés était qu'elle ne fixait pas de limite de montant, étant basée essentiellement sur une formule d'augmentation des coûts établie par les compagnies ferroviaires. Nous estimions qu'il devait y avoir une certaine assurance que les hausses seraient plus ou moins freinées.

De façon générale, les producteurs ont reconnu que, même s'ils payent plus cher, le transport du grain est assez efficace, en fait meilleur qu'avant. Les chemins de fer se font maintenant concurrence pour obtenir leur part du marché du grain et cette rivalité bénéficie aux producteurs. Toutefois, nous estimions qu'on pouvait appliquer une certaine limite aux coûts à payer, etc. Nous avons adopté ce point de vue et même si la situation est bonne cette année, qui sait ce qui surviendra en 1985-1986. Les compagnies ferroviaires pourraient avoir à supporter des augmentations de volume et de coûts qui porteraient les taux à 7,70 $ ou au-delà. Si les taux dépassent ce niveau, ils y resteront.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Peut-être jusqu'en 1986-1987.

L'honorable M. Mazankowski: Oui, c'est exact.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Compte tenu de ce qui est arrivé aux agriculteurs et de ce qui semble les attendre sur les marchés mondiaux, est-ce qu'on songera à reconduire cette mesure au-delà de la campagne agricole, ou est-il trop tôt encore pour en parler?

L'honorable M. Mazankowski: Il est peut-être trop tôt car d'ici là l'examen aura eu lieu. Comme vous le savez, le projet de loi prévoit un examen complet de tous les aspects de la loi.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): L'an prochain.

[*Text*]

Hon. Mr. Mazankowski: Yes. It will start on August 1, 1985 and will carry through until it is completed. Among other things that review will consider the producers' ability to pay and the impact upon the whole farming enterprise. But what this will do is provide some breathing room and some moderation. We thought that was important at this critical juncture.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Quite a big thing was made by the Conservative opposition and others, both in the House of Commons and the Senate—in fact, an amendment was introduced—regarding payment. I think the Gilson recommendation was 50-50. The amendment in the Senate was to allow any change to be made by regulation rather than by legislation. What is the status of that now?

Hon. Mr. Mazankowski: Here we are caught in a process that was established by the legislation itself. As you are aware, there was an inquiry under the Inquiries Act, commissioned by my predecessor, to look into the method of payment. Mr. Justice Hall conducted that. His report has come down, and his recommendation is being considered. It will be considered further within the context of the review.

As I read it, it is mandatory that the method of payment be considered and that the recommendations brought forth by Mr. Justice Hall be considered within the context of the review. That will be done. So, commencing August 1, when that mechanism is set up, the Hall recommendations and others will be considered and I would hope that some time in the course of the next year we will be able to look at those recommendations in more detail and attempt to address them.

I think we all recognize that there is a problem in terms of the method of payment, inasmuch as it creates a distortion and militates against the processing of some agricultural products, particularly with respect to the red meat industry. That has been recognized and clearly outlined by the Hall inquiry; and, as I said earlier, I believe that the recommendations warrant serious consideration.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Bill C-155 did not preclude doing it earlier.

Hon. Mr. Mazankowski: It all depends on how you interpret this. The review basically, I believe, suggests that the recommendations of Mr. Justice Hall have to be put into the context of the total review. The review is prescribed under section 62(1). It makes reference to the recommendations which are brought forth by the special inquiry, section 5, which refers to the Hall Commission.

While there is a school of opinion that suggests that you could change the method of payment sooner, I think that we are governed more or less by that which is in the act, namely, that those recommendations should be part of the review.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I do not read it that way. It certainly is not in section 5.

Hon. Mr. Mazankowski: If you look at section 62(1), you will find that it says:

[*Traduction*]

L'honorable M. Mazankowski: Oui. L'examen débutera le 1er août 1985 et se poursuivra jusqu'à ce qu'il soit achevé. Entre autres choses, il tiendra compte de la capacité de paiement des agriculteurs et des répercussions sur toute l'entreprise agricole. Mais cela assurera une certaine marge de manœuvre et une certaine modération. Nous avons estimé que c'était important dans la conjoncture critique actuelle.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): L'opposition conservatrice et d'autres ont beaucoup insisté à la Chambre des communes et au Sénat (un projet modificatif a même été présenté) sur la question des versements. Je pense que la recommandation Gilson avait fait l'objet d'un vote où les voix étaient également partagées. La modification présentée au Sénat visait à permettre de procéder à un changement par voie de règlement plutôt que par voie législative. Où en sont les choses à l'heure actuelle?

L'honorable M. Mazankowski: Nous sommes pris dans un processus établi par la loi elle-même. Comme vous le savez, il y a eu une enquête menée aux termes de la Loi sur les enquêtes, commandée par mon prédécesseur, pour étudier le mode de versement. Le juge Hall la présidait. Son rapport a été déposé et sa recommandation est à l'étude. Elle sera étudiée plus à fond dans le cadre de l'examen.

A la lecture de cette recommandation on constate que le mode de versement doit être étudié, de même que les recommandations du juge Hall, dans le cadre de l'examen. Ce sera fait. Aussi, à compter du 1er août, lorsque le mécanisme sera mis en place, les recommandations du juge Hall et des autres seront étudiées; et j'espère que nous pourrons, l'année prochaine, étudier ces recommandations plus en détail et essayer d'y donner suite.

Nous reconnaissons tous, je crois, que la méthode de paiement pose un problème dans le mesure où elle crée une distortion et nuit à la transformation de certains produits agricoles, particulièrement dans l'industrie de la viande rouge. La Commission Hall a reconnu le problème, elle l'a bien cerné et, comme je l'ai dit plus tôt, je crois que les recommandations méritent une attention sérieuse.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Le projet de loi C-155 n'empêchait pas de le faire plus tôt.

L'honorable M. Mazankowski: Tout dépend de l'interprétation qu'on en donne. A mon avis, les recommandations du juge Hall doivent être examinées essentiellement dans le cadre de l'examen global. Cet examen est prévu par le paragraphe 62(1). L'article fait référence aux recommandations qui ressortent de l'enquête spéciale; il s'agit du paragraphe 5 qui renvoie à la Commission Hall.

Bien qu'il y ait une école de pensées qui suggère qu'on pourrait modifier le mode de versement, je pense que nous sommes plus ou moins tenus de nous conformer à la loi, qui prévoit que les recommandations feront notamment l'objet de l'examen.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Ce n'est pas ainsi que je le comprends. Ce n'est certainement pas au paragraphe 5.

L'honorable M. Mazankowski: Le paragraphe 62(1) stipule:

[*Text*]

> The Minister shall, during the 1985-86 crop year, in consultation with such system participants and other persons as the Minister deems appropriate, carry out a comprehensive review of the operation of this Act and its effects on the transportation, shipping and handling of grain, including an evaluation of—

And then, shipping paragraph (1), we go to paragraph (b), which states:

> (b) the recommendations referred to in subsection (5);—

and subsection (5) states:

> The committee shall, on or before March 31, 1985, make a report to the Minister containing its recommendations pertaining to the method referred to in subsection (3) and the Minister shall cause a copy of the report to be laid before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament sits after the report has been made to the Minister.

I read that as meaning that the recommendations of the inquiry into the method of payment have to be considered as part and parcel of that review.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): There is no question that they have to be considered. I still do not think anything precludes having them considered.

Hon. Mr. Mazankowski: Are you suggesting, Senator Steuart, that we should, notwithstanding that, feel so disposed to—

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): You were quite eager to change it a year ago regardless of the report and regardless of the recommendations. I hope you are as eager today. I am speaking in my personal capacity now. There are many on our side who do not wish to see it changed.

Hon. Mr. Mazankowski: I gathered as much.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I hope your enthusiasm is as great when the report comes down.

A big point was made in the Senate about the B.C. coal lands. Has any consideration been given to that at all?

Hon. Mr. Mazankowski: We have not done anything on it. It is not an issue that has been raised with the Government of British Columbia. If the government of B.C. is satisfied, we will just let it be.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Those are all of my questions. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Argue: As I understand it, this would freeze the rates for a couple of years. I have a newspaper clipping which states that the rates are expected to decline to $6 a tonne on August 1. I don't know whether that is accurate. Has that been made public? Is that known?

Hon. Mr. Mazankowski: Yes, that has been made known. The rate is $6 even. That has been calculated under the formula that exists within the legislation now.

[*Traduction*]

> Le ministre procède, pendant la campagne agricole 1985-1986, en consultation avec les participants et autres personnes qu'il estime indiqués, à un examen complet de l'application de la présente loi et de ses effets sur le transport, l'expédition et la manutention du grain, et notamment à une étude . . .

Il y a ensuite un alinéa *a*), puis un alinéa *b*). L'alinéa *b*) précise:

> *b*) des recommandations visées au paragraphe (5)

Et le paragraphe (5) stipule:

> (5) Le comité doit, au plus tard le 31 mars 1985, présenter au ministre un rapport contenant ses recommandations sur le mode de versement visé au paragraphe (3); le ministre fait déposer le rapport devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant sa réception.

Pour moi cela signifie que les recommandations de l'enquête sur le mode de versement doivent être considérées comme faisant partie intégrante de l'examen.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Il n'y a pas de doute qu'on doit en tenir compte. Je ne crois toujours pas que quelque chose en empêche.

L'honorable M. Mazankowski: Suggérez-vous, sénateur Steuart, que nous devrions, malgré cela, nous sentir disposer à . . .

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Il y a un an vous teniez à y apporter des modifications indépendamment du rapport et des recommandations. J'espère que vous y tenez autant aujourd'hui. Je parle en mon nom personnel. Bon nombre d'entre nous ne veulent pas de modification.

L'honorable M. Mazankowski: C'est ce que j'ai compris.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): J'espère que vous serez aussi enthousiaste lorsque le rapport arrivera.

On a soulevé une question importante au Sénat au sujet des Terrains carbonifères de la Colombie-Britannique. A-t-on examiné la question?

L'honorable M. Mazankowski: Nous n'avons rien fait à ce sujet. La question n'a pas été soulevée auprès du gouvernement de la Colombie-Britannique. Si ce gouvernement est satisfait, nous laisserons les choses en l'état.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Ce sont là toutes les questions que j'avais à poser. Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Argue: Si je comprends bien, cela gèlerait les taux pendant quelques années. J'ai une coupure de journal qui indique qu'on s'attend à ce que les taux baissent à 6 $ la tonne dès le 1er août. Je ne sais pas si c'est exact. Cette information a-t-elle été rendue publique? Est-elle connue?

L'honorable M. Mazankowski: Oui, l'information a été publiée. Le taux est tout juste de 6 $. Le montant a été obtenu d'après la formule prévue dans la loi actuelle.

[*Text*]

Senator Argue: In respect of any projections you might make for the rates the following year, based on increased costs, or whatever, do you think there is any real possibility that they could go above existing rates?

Hon. Mr. Mazankowski: There is always that possibility. Clearly, depending upon volumes and costs, the rate could conceivably go beyond $7.70.

Senator Argue: But you would not expect it to go above the current rate even without this legislation, would you?

I am not opposed to this being done. My opinion is that it would not go above this even if this legislation were not in place—although this certainly makes it certain that it will not. My judgment is that it wouldn't have gone above that rate anyway.

Hon. Mr. Mazankowski: If the volumes were to be above 33.5 million tonnes and assuming that inflation costs would remain relatively the same, then there would be an increase. But those are two unknowns. The rate of inflation, or railway costs, and the volume—the combination of those two could result in an increase.

Senator Argue: The volumes would depend upon available supplies, obviously, and on markets.

Hon. Mr. Mazankowski: Exactly.

Senator Argue: While no one can foresee the future, most people at this time would concede that there are difficulties in the market at the present time. If we were to get above that stated figure, no doubt everyone would be happy from a sales point of view; but the chances of getting above that aren't very great.

Hon. Mr. Mazankowski: Of course, that was not known a year ago when the objective and the desire of all of us was to try to create a more stable environment, one in which there would not be the wild fluctuations in freight rates that have been experienced in the past.

You will recall that the rate went from an average of $5.75 to $7.70 in the span of one year, a rather dramatic increase. While farmers were expecting some increase, I do not think they expected to have that dramatic a jump. There was about a 50 per cent increase in the span of two years.

Recognizing the cost-price squeeze the producers are in and recognizing the depressed state of markets in terms of prices, we felt it desirable to have this kind of stability, and I think it has been fairly well received.

Senator Argue: I am not sure that farmers were surprised that it went up by that amount. At least the scaremongers said that the changes that were going to take place would result in a much more rapid increase in rates. Cerainly it was an important increase. It was a major percentage increase. Certainly, any move that is made by the government to hold down those costs will get my support and, I am sure, the support of a great many producers in western Canada.

If the price-cost squeeze stays as bad it now is, and if the state of the markets is uncertain, will the minister and the government consider extending the freeze beyond two years?

[*Traduction*]

Le sénateur Argue: Au sujet des projections que vous pourriez faire sur les taux l'année suivante, en vous basant sur des coûts plus élevés ou quoi que ce soit d'autre, croyez-vous qu'il soit possible que les taux dépassent leur niveau actuel?

L'honorable M. Mazankowski: C'est toujours possible. Évidemment, tout dépendant des volumes et des coûts et le taux pourrait dépasser 7,70 $.

Le sénateur Argue: Mais vous ne prévoyez pas qu'il dépasserait le niveau actuel, même sans cette loi, n'est-ce pas?

Je ne m'y oppose pas. Mon avis est que le taux n'excédera pas cette limite même si la loi n'existait pas, mais du fait qu'elle existe, il est à peu près certain que le taux ne dépassera pas ce niveau. A mon avis, il ne l'aurait pas dépassé de toute façon.

L'honorable M. Mazankowski: Si les volumes devaient dépasser 33,5 millions de tonnes et que les coûts dus à l'inflation demeurent relativement stables, il y aura une augmentation. Mais ce sont là des inconnues. Le taux d'inflation ou l'augmentation des coûts de transport ferroviaire et la quantité donneraient lieu à une augmentation.

Le sénateur Argue: Les quantités dépendraient évidemment des réserves disponibles, et des marchés.

L'honorable M. Mazankowski: Exactement.

Le sénateur Argue: Même si personne ne peut prévoir l'avenir, la plupart concèderaient que le marché présente des difficultés à l'heure actuelle. Si nous pouvions dépasser le chiffre indiqué, il n'y a aucun doute que chacun serait heureux du point de vue des ventes; mais il n'y a pas beaucoup de chances que cela arrive.

L'honorable M. Mazankowski: Évidemment, nous ne savions pas cela l'an dernier lorsque nous visions tous à créer un milieu plus stable, où l'in ne connaîtrait pas les fluctuations considérables des taux de transport que nous avons connues par le passé.

Vous vous souviendrez que le taux moyen est passé de 5,75 $ à 7,70 $ en un an, ce qui correspond à une augmentation énorme. Même si les cultivateurs s'y attendaient plus ou moins, je ne crois pas qu'ils prévoyaient qu'elle serait si importante. Le taux a augmenté d'environ 50 p. 100 en deux ans.

Compte tenu des compressions coût—prix auquel font face les producteurs et le marasme des marchés du point de vue des prix, nous avons estimé que cette stabilité était souhaitable, et je crois que notre démarche a été assez bien reçue.

Le sénateur Argue: Je ne suis pas certain que les cultivateurs aient été surpris d'une telle augmentation. Du moins les alarmistes ont dit que les changements qui allaient s'opérer feraient augmenter les taux beaucoup plus rapidement. L'augmentation était certainement importante. Elle était très importante en terms de pourcentage. J'appuierai certainement toute mesure prise par le gouvernement pour empêcher ces coûts de monter, et je suis certain que de nombreux producteurs de l'Ouest canadien l'appuieront également.

Si la compression coût-prix reste ce qu'elle est aujourd'hui, et si l'état des marchés est incertain, est-ce que le ministre et le

[*Text*]

Hon. Mr. Mazankowski: There is always that possibility. But, as I indicated to Senator Steuart, we have a mechanism for a mandatory review under section 62 of the Western Grain Transportation Act. All of these things would be considered, including the impact of the new freight rates on the producers, the social and economic aspects, and so forth. I am sure that if they saw that there was trouble down the road, that would be something we would have to consider.

Senator Argue: Who are "they"?

Hon. Mr. Mazankowski: The individuals involved in whatever review mechanism is established—and that has not been clearly established as yet.

Senator Argue: Well, it is all right to try to slough it off on some future review process, but the minister is well versed in the economics of western Canada. I suppose the position one takes depends upon where one sits at any given time. I think the freight rates in western Canada are plenty high today. I do not think the farmers can afford any further increase in rates.

I was one who fought to keep the Crow rate to the very last minute, and some people here were witness to some of those meetings. I said when I first came in that I would be the last one to be converted, and I never was converted. Cabinet solidarity, however, is something else.

I do not think the farmers can stand an increase. I am happy that the freeze is in place for two years. I don't think it necessarily means a savings. But that it not to say that it should not be there. I am glad it is there.

I would urge the minister to consider keeping that freeze on. Having a review committee is fine; that committee can make its recommendations, but the government is the government. The minister's own review, what is in his own mind, is more important, I suggest, or should be more important, than the recommendations coming from any committee.

Will this review process include public hearings? Will the committee travel through the west and permit people to make presentations? Will it talk to the grass roots people?

My suggestion is that you take a vote of the producers of western Canada as to how they wish to be paid. I think you would be surprised, for a lot of reasons. One is the tremendous fear of retaliation by the United States if you dump hundreds of millions of dollars in cheques in the mail to western grain producers. I suggest that this signal, which allegedly is supposed to help them, will hurt them. It is not a question of whether the government pays the railways or the farmers. The question is, does the government pay the railroads or does the grain producer pay the railroads, even though it will result in a lower price for his grain? If you send him the cheques, you will be taking it out of his price on grain. The cost to the grain producers will not be fully compensated for by the cheques they receive in the mail. There will be a diminution of the amount.

[*Traduction*]

gouvernement étudieront la possibilité de prolonger le gel au-delà de deux ans?

L'honorable M. Mazankowski: Il y a toujours cette possibilité. Mais comme je l'ai indiqué au sénateur Steuart, nous avons un mécanisme d'examen obligatoire prévu à l'article 62 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Tous ces facteurs seraient pris en considération, y compris les incidences des nouveaux taux de transport sur les producteurs, les aspects sociaux et économiques, et ainsi de suite. Je suis certain que s'ils prévoyaient des difficultés, ils seraient obligés d'en tenir compte.

Le sénateur Argue: Qui représent ces «ils»?

L'honorable M. Mazankowski: Les particuliers qui procèderont à l'examen, ce qui n'a pas encore été clairement déterminé.

Le sénateur Argue: C'est très bien de se débarrasser du problème en ramenant tout à un futur examen, mais le ministre connaît bien l'économie de l'Ouest canadien. J'imagine qu'on adopte la position qui nous convient selon la situation dans laquelle on se trouve. A mon avis, les taux de transport dans l'Ouest canadien sont suffisamment élevés à l'heure actuelle. Je ne crois pas que les cultivateurs puissent supporter une nouvelle augmentation.

J'ai combattu jusqu'à la fin pour conserver le taux du Nid-de-Corbeau, et certaines des personnes qui sont ici ont assisté à quelques-uns de ces séances. J'ai déclaré à mon arrivée que je serais le dernier à être converti, et je ne l'ai jamais été. La solidarité du cabinet, par contre, c'est autre chose.

Je ne crois pas que les cultivateurs puissent supporter une augmentation. Je suis heureux que le gel soit imposé pour deux ans. A mon avis, il n'entraînera pas nécessairement des économies. Mais cela ne veut pas dire qu'on n'aurait pas dû l'imposer. Je suis content qu'il existe.

Je demande instamment au ministre d'étudier la possibilité de maintenir ce gel. Avoir un comité d'examen qui peut formuler des recommandations, c'est très bien. Mais le gouvernement reste le gouvernement. L'examen du ministre, se propre opinion, devraient être plus importants, me semble-t-il, que les recommandations d'un comité.

Est-ce qu'il y aura des audiences publiques? Est-ce que le comité se rendra dans l'Ouest pour permettre aux intéressés de présenter des mémoires? Est-ce qu'il s'adressera à la base?

Je vous suggère de faire voter les cultivateurs de l'Ouest canadien sur la façon dont les versements devraient leur être faits. Je crois que vous seriez surpris, et ce pour de nombreuses raisons. L'une est qu'ils ont énormément peur que les États-Unis cherchent à se venger si vous déversez des centaines de millions de dollars sous forme de chèques envoyés aux producteurs de grain de l'Ouest. Cette mesure, prévue censément pour les aider, risque de leur nuire. Il ne s'agit pas de savoir si le gouvernement paie les compagnies de chemins de fer ou les cultivateurs. Il faut se demander si c'est le gouvernement qui paie les compagnies de chemin de fer ou si c'est le producteur de grain en abaissant le prix de son grain. Si vous lui envoyez des chèques, vous réduisez le prix de son grain. L'argent qu'il recevra par la poste ne couvrira pas entièrement ses coûts. Le

[*Text*]

There will be benefits for others. If the United States sees a policy in Canada that puts that subsidy in the hands of the producers—never mind that it will cost them more to ship their grain—they will begin to retaliate by dumping more feed grain on the market and by becoming more aggressive. They will say to themselves, "If those farmers are getting huge subsidies, they are there to get them into the pork business or beef business because the price of grain is going down. That is the perception of the people in Quebec and I think it is an accurate one. I would be highly surprised if your Quebec caucus is not putting a lot of pressure on you not to pay the producers, and I wish them luck because I thknk their approach is sensible and reasonable. The cattle producers or hog producers will not receive a reduced price on wheat and barley from the grain producers. It will not do very much for the livestock producers because their costs are not all that much greater.

There is one thing we should remember. The majority of the meat products are produced by people who market grain. If a farmer has a granary full of barley, it is merely theorizing whether you are doing anything at all when you reduce the price of barley. because from the farmer's point of view he has just transferred his own barley and it is really not all that significant. Do you intend to hold public hearings to give the producers a chance to make further submissions? I would be qjite happy to hear your comments. Do you think there is a danger that the Americans will see this as a blatant subsidy of hundreds of millions of dollars and that certain elements in their congress will want to retaliate against Canadian imports into the U.S. and will want to subsidize their own exports? Again, part of the market might not be encouraged to follow those practices which we do not want.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I told you before that we were not at one with each other.

Hon. Mr. Mazankowski: I appreciate the complimentary remarks of my good friend Senator Argue with respect to my so-called knowledge of the western Canadian agricultural economic situation. I am not sure that anyone can take a back seat to the senator himself, who has a pretty good knowledge as well. However, I am not sure how good either of us are at forecasting and looking into the future.

With respect to the freeze, he has urged us to consider the extension of this legislation beyond the 86-87 period. When this commitment was made it was on the basis that we would freeze existing freight rates from further increases pending the results of the legislative review of the Western Grain Transportation Act, particularly as it applies to the producers' ability to pay. In theory, that could be considered a freeze for one year. We have gone an extra year. I think it would be wrong for us, considering the obligatory statutory review, to look at all aspects of the operation of the Western Grain Transportation Act or to consider, among other things, the impact of the new bill upon the producers, or the socio-economic welfare of that region and so on. It would be irresponsible of us to prejudge whatever recommendations may come forth during the thorough review process. We feel it is important to get this legislation dealt with now so that the farmers will be assured of some stability. We want to smooth out the erratic fluctuations

[*Traduction*]

montant en sera réduit mais d'autres en profiteront. Si les Américains pensent que le Canada subventionne les producteurs—peu importe si le transport du grain leur coûte plus cher—ils riposteront en vendant à perte une plus grande quantité de grain sur le marché et ils deviendront plus agressifs. Ils se diront que si des subventions énormes sont versées aux producteurs, c'est pour leur permettre de se lancer dans le commerce du porc ou du bœuf en raison de la baisse du prix du grain. C'est ainsi que les Québécois voient les choses, et je crois qu'ils ont raison. Je serais très surpris si votre caucus québécois n'exerçait pas d'énormes pressions pour que vous ne subventionniez pas les producteurs, et j'espère qu'ils réussiront, parce que je leur donne raison. Les producteurs de bœuf ou de porc n'obtiendront pas moins pour le blé et l'orge des producteurs de grain. Les producteurs de bétail n'en tireront pas grand chose parce que leurs coûts ne sont pas tellement plus élevés.

Il y a une chose que nous ne devrions pas oublier. Ceux qui vendent le grain produisent la majorité de la viande. Si un cultivateur a un grenier rempli d'orge, c'est pure théorie de croire qu'en abaissant le prix de l'orge, il en tire profit, parce que, de son point de vue, il a seulement transféré son orge à lui et ce n'est pas d'une importance appréciable. Avez-vous l'intention de tenir des audiences publiques afin de donner aux producteurs l'occasion de présenter d'autres mémoires. J'aimerais bien savoir si vous croyez que les Américains risquent d'interpréter cela comme une subvention de centaines de millions de dollars pour le blé, et si le Congrès et d'autres pourraient être incités à se venger en s'attaquant aux importations canadiennes dans leur pays et à subventionner leurs exportations. Là encore, une partie du marché ne serait peut-être pas encouragé à adopter ces pratiques dont nous ne voulons pas.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Je vous ai déjà dit que nous n'étions pas tous d'accord.

L'honorable M. Mazankowski: Je remercie mon honorable ami le sénateur Argue de m'avoir complimenté sur ma soi-disant connaissance de la situation économique de l'industrie agricole dans l'Ouest canadien. Je ne sais pas si quelqu'un d'autre en connaît autant que le sénateur lui-même sur cette question. Cependant, je ne suis pas sûr que nous puissions l'un ou l'autre prévoir l'avenir.

En ce qui concerne le gel, il nous a incité à étudier la possibilité de reconduire cette loi au-delà de 1986-1987. Lorsque nous avons pris cet engagement, nous devions maintenir les taux existants en attendant les résultats de l'examen législatif de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, particulièrement en ce qui concerne la capacité de payer des producteurs. En théorie, on pourrait interpréter cela comme un gel d'un an. Nous l'avons prolongé d'une année. Étant donné que l'examen est prévu par la loi, nous aurions tort à mon avis de considérer tous les aspects de l'application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ou d'étudier entre autres les incidences du nouveau projet de loi sur les producteurs, les conditions socio-économiques de la région, ete ainsi de suite. Nous ferions preuve d'irresponsabilité en jugeant à l'avance les recommandations éventuelles auxquelles pourraient donner lieu l'examen approfondi. C'est pourquoi nous estimons qu'il est important d'adopter le projet de loi actuel, afin que les cultivateurs puis-

[*Text*]

of freight rates. Depending upon the results of the review and any recommendations that flow from it, I think we will still be in a position to consider them. We will still have sufficient time to determine whether we want to continue this kind of exercise for a longer period.

With regard to the review itself, I have not decide how it could best be conducted. I welcome any suggestions. I have been talking to the members of the pool, the UGG and other elevator companies, the producer groups, the Senior Grain Transportation Committee and all those intricately involved in this particular piece of legislation to try to devise a mechanism that would most effectively give those producers and groups who want to appear an opportunity to be heard. I sense that people are less prone to accept another, full scale, formal inquiry. I would rather see it done on an informal basis, where you would sit with a group of producers, for example, to get the grass roots view. A formal hearing before the CTC can be somewhat intimidating to the average producer. We would like to make it as easy as we possibly can. Of course, we also have the Hall Report before us and we still have the Gilson formula to consider. There is also the group that wishes to retain the status quo and pay the railway directly.

With respect, there is some distortion created with regard to the feeding of livestock and the amount of grain that goes through an animal. It is estimated that roughly 8 million tonnes of grain are used for feed on the prairies, for which no benefit is derived from the Crow. That puts the livestock producers at a disadvantage, and they argue that when they ship a carload of beef or pork out of the western basin it really represents the shipment of grain as well. These are things that have to be taken into consideration.

With regard to the senator's comment about retaliation, this is a question that we dealt with at some length in our caucus and in our briefings with Mr. Justice Hall and his colleagues. The former Deputy Minister of Agriculture, Mr. Sid Williams was involved, and he has been around for a number of years and knows his way around quite well. In our discussions with External Affairs and other trade people they said they felt that if there was to be any retaliation it would just as likely apply to a direct subsidy to the railway as to a direct subsidy to the producer. They saw no difference. That is the only form of investigation we have done. But it is a point that has to be considered.

Senator Argue: The minister said that livestock producers take the view that those 8 million tonnes should be recognized in the Crow benefits. What livestock producers? Perhaps the Canadian Cattlemen's Association and perhaps the Palliser Wheat Growers, but the livestock producers represented by the pools take the opposite point of view. I have been at wheat pool conventions, and 50 per cent of those wheat producers are producing livestock. The average size of the cow herd in Western Canada is 50, a pretty small herd. The man with 50 cows is a grain producer as well, and that is not his judgment. But the

[*Traduction*]

sent compter sur une certaine stabilité et pour empêcher la fluctuation erratique des taux de transport. Suivant les résultats de l'examen et les recommandations qui seront formulées, j'estime que nous serons en mesure d'étudier cette possibilité. Nous aurons encore suffisamment de temps pour poursuivre ce genre d'exercice pendant plus longtemps.

En ce qui concerne l'examen comme tel, je n'ai pas encore décidé de la meilleure façon de procéder. J'accepterai toute suggestion. J'ai discuté avec les membres du syndicat, des représentants des United Grain Growers et d'autres entreprises d'élévateurs, les groupes de producteurs, le Comité supérieur du transport du grain et tous ceux qui s'intéressent de près à ce projet de loi, afin d'essayer de mettre sur pied un mécanisme qui permette autant que possible aux producteurs et aux groupes qui veulent comparaître de témoigner. J'ai l'impression que les gens sont moins enclins à accepter une autre enquête officieuse à grande échelle. Je verrais plutôt une rencontre à l'amiable où vous pourriez vous asseoir avec un groupe de producteurs, par exemple, afin de connaître le point de vue de la base. Les audiences officielles devant la CCT sont quelquefois intimidantes pour le producteur moyen. Nous aimerions faciliter les choses le plus possible. Évidemment, nous devons aussi étudier le rapport Hall et la formule Gilson. Il y a également le groupe de ceux qui voudraient maintenir le statu quo et payer directement les compagnies de chemins de fer,

Sauf votre respect, les données sont un peu faussées en ce qui concerne l'alimentation du bétail et la quantité de grain qu'il consomme. On évalue à environ 8 millions de tonnes la quantité de grain qui sert à nourrir les animaux dans les Prairies et pour lequel le tarif du Nid-de-Corbeau n'offre aucun avantage. Les producteurs de bétail sont ainsi désavantagés et ils prétendent que les wagons de bœuf ou de porc qui partent de l'Ouest représentent également le mouvement du grain. Il faut tenir compte de ces éléments.

En ce qui concerne les observations du sénateur au sujet des représailles des Américains, nous en avons parlé longuement en caucus et lors de nos rencontres avec le juge Hall et ses collègues. L'ancien sous-ministre de l'Agriculture, M. Sid Williams, qui travaille dans ce domaine depuis un certain nombre d'années et qui le connaît bien y participait. Les représentants des Affaires extérieures et autres avec lesquels nous avons discuté étaient d'avis que les mesures de représailles s'appliqueraient peut-être autant aux subventions versées directement aux compagnies de chemins de fer qu'à celles versées directement aux producteurs. Ils n'y voyaient aucune différence. C'est la seule enquête que nous ayons menée. Mais c'est un point dont il faut tenir compte.

Le sénateur Argue: Selon le ministre, les producteurs de bétail voudraient que les huit millions de tonnes soient reconnues. Quels producteurs de bétail? La Canadian Cattlemen's Association et peut-être les Palliser Wheat Growers. Mais les producteurs de bétail représentés par les syndicats ont un autre point de vue. J'ai assisté à des conventions de syndicats de producteurs de blé et 50 p. 100 de leurs membres produisent également du bétail. La taille moyenne du troupeau de vaches dans l'Ouest du Canada est de 50 têtes, ce qui est assez petit. Celui qui possède 50 vaches produit également du grain, et il n'est pas de cet avis. Mais la Canadian Cattlemen's Associa-

[*Text*]

Canadian Cattlemen's Association is on your tail about something else today too.

Hon. Mr. Mazankowski: But you have to recognize that the United Grain Growers is a rather significant group as well. They have both grain producers and livestock producers and they take a completely different view. The membership of the Alberta Wheat Pool is not totally on side with the payment to the railways. I would say that that particular organization is split, and you see the variation as you move from province to province.

Generally, because the beef industry in Alberta is an important component of the total agriculture picture, there is probably a greater tendency to favour payment to the producers rather than to the railways. In Saskatchewan it is the other way around. With the bulk of the agriculture production geared to grain, they tend to favour payment to the railways. With respect to the Province of Manitoba it is a 50-50 split depending on the region you come from But as the agricultural industry goes in each of these provinces so goes the view with respect to the method of payment, and that is the dilemma we face.

If we look at agriculture in its total picture, we naturally want to create a climate that will be most conducive to the growth and development of all agricultural aspects of the industry, including the livestock sector. For example, if you were to drive out the livestock industry, the 8 million tonnes of grain that I referred to would probably be put into the system and there would be that sort of dilution, which is something that other people argue about. I am trying to explain both sides of the coin and treat it in as delicate a way as I possibly can.

Senator Argue: I have already said—and I think I am 100 per cent accurate—that the change in the Crow rate from approximately $5 to approximately $7 per hundred weight has almost no effect on the beef producers or hog producers because it is not big enough. If you assume that the freeze stays, then you are saying that no additional money will be taken out of western agriculture for the purposes of higher freight rates.

Hon. Mr. Mazankowski: That's right.

Senator Argue: That is somewhat separate from whether or not you pay the producers. That is somewhat separate from whether you tailor your system to get lower grain prices to the livestock producers at the expense of the grain producers.

I would suggest in the strongest possible terms that western agriculture cannot afford to pay an additional sum of money—whether you call it "the grain producers," or something else. Western Canada cannot afford to pay that extra sum of money. So once again I urge you to stick with your freeze and continue with it. You have not named your review committee; but please stack them in favour of the producers this time, rather than in favour of a predetermined conclusion, because they will produce whatever they are likely to produce, based on what they think when you appoint them. That is my opinion of

[*Traduction*]

tion vous talonne également à propos d'autre chose à l'heure actuelle.

L'honorable M. Mazankowski: Vous devez toutefois reconnaître que le United Grain Growers est également un groupe assez important. Il représente des producteurs de grain et des producteurs de bétail et son point de vue est entièrement différent. Les membres de l'Alberta Wheat Pool ne sont pas tous en faveur des versements aux compagnies de chemins de fer. Je dirais que cet organisme est partagé, comme on s'en aperçoit en allant d'une province à l'autre.

En général, étant donné que l'industrie du bœuf constitue une partie importante de l'ensemble de l'industrie agricole en Alberta, les producteurs ont probablement davantage tendance à favoriser les versements aux producteurs plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer. En Saskatchewan, c'est l'inverse, et ils ont tendance à favoriser les versements aux compagnies de chemins de fer, étant donné que le grain représente l'essentiel de la production agricole. Au Manitoba, les avis sont partagés à peu également, suivant la région.

Mais selon la situation de l'industrie agricole de chaque province, les avis sont partagés quant au mode de versement, et c'est le dilemme auquel nous faisons tous face. Si nous considérons l'ensemble du secteur agricole, nous voulons évidemment créer un climat qui soit le plus propice à la croissance et au développement de tous les aspects de l'industrie y compris le secteur du bétail. Par exemple, si l'on devait éliminer l'industrie du bétail, les 6 millions de tonnes de grain dont j'ai parlé viendraient probablement s'ajouter au système. On obtiendrait ainsi cette sorte de dilution qui évoque ce que d'autres contestent. J'essaie d'expliquer les deux côtés de la médaille de façon aussi délicate que possible.

Le sénateur Argue: Je l'ai déjà dit, et je crois être tout à fait précis, que l'augmentation du taux du Nid-de-Corbeau d'environ 5 $ à environ 7 $ les cent livres n'a pratiquement pas touché les producteurs de bœuf ou de porc parce qu'elle n'est pas suffisamment importante. Si vous supposez que le gel sera maintenu, vous dites alors qu'aucun montant additionnel ne sera enlevé à l'agriculture de l'Ouest afin de couvrir l'augmentation des taux de transport.

L'honorable M. Mazankowski: C'est exact.

Le sénateur Argue: C'est un peu différent de la question de savoir si vous devez payer les producteurs ou non. Ce n'est pas la même chose si vous décidez d'adapter votre système de façon à obtenir un prix moins élevé pour le grain destiné aux producteurs de bétail aux dépens des producteurs de grain.

Je crois fermement que les agriculteurs de l'Ouest ne peuvent pas payer plus cher, qu'il s'agisse des producteurs de grain ou autres. L'Ouest canadien ne peut pas payer ces sommes supplémentaires. Alors une fois de plus, je vous demande instamment de maintenir le gel. Vous n'avez pas encore nommé votre comité d'examen, mais je vous en prie, favorisez les producteurs cette fois-ci, plutôt que de pencher pour une conclusion prédéterminée, parce que les recommandations que les membres du comité présenteront seront fondées sur leurs convictions au moment où vous les avez nommés. C'est ainsi que

[*Text*]

the way people operate. You will appoint Emmett Hall; but I know what he will conclude. It is no secret.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): There is another Hall.

Senator Argue: I don't know whether they are related. But it was a nice touch to appoint another Hall. Perhaps some people thought it was Emmett Hall. However, I do not wish to monopolize the questions.

Hon. Mr. Mazankowski: To respond briefly, I would certainly invite all honourable senators to give me the benefit of their views on the best way of conducting the review. That certainly applies to you, senator. I appreciate your support of our attempts to moderate and maintain the lowest possible rates for western Canadians. I recall that at one point in time the good senator, in an attempt to try to resolve the Crow issue, advanced the thought that perhaps the farmers could afford a doubling of the freight rates. I am glad to see that he has moved from that position.

Senator Argue: In return for a permanent freeze. I think they would deal with it today in return for a permanent freeze. When you say that you would like the review committee to conduct its proceedings in an informal way, does that mean in secret? Does "informal" mean that it will not be public? Don't tell me that the farmers are too cowed to go before any arbitration board. There is a large percentage of farmers with university degrees. They are highly competent. They can face anyone—whether individually, or as a group of 100 or 5,000. At times there are 5,000 who attend meetings. Perhaps you are happy when there are large crowds.

Hon. Mr. Mazankowski: There should be a combination of both. There has to be some public meetings. I do not know all of the university professors that the senator knows who are engaged in farming.

Senator Argue: I did not say they were university professors. They are just farmers with university degrees. They are not professors. Don't insult them. They are not bureaucrats, either.

Hon. Mr. Mazankowski: I am certainly not questioning the intelligence and the ability of producers to express their own points of view. Sometimes, though, organizations have a tendency to reflect the opinion of the organization more than those of the members at large.

Senator Barootes: Quite right.

Hon. Mr. Mazankowski: They defend the institution more than the producers who are part of that institution. I think we want a review that would be the most broadly based possible, to get all points of view both on an informal and formal basis. I do not necessarily think that we should set up another inquiry under the Inquiries Act—I guess that is what I was really suggesting. As I have said, I have not made a definitive decision on how the review might best be conducted, and I certainly welcome any suggestions that you may have to offer.

[*Traduction*]

les gens fonctionnent. Vous allez nommer Emmett Hall; mais je connais ses conclusions. Il n'y aurait pas de secret.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Il y a un autre Hall.

Le sénateur Argue: Je ne sais pas s'ils sont parents, mais c'était gentil de nommer un autre Hall. Certains pensaient peut-être qu'il s'agissait d'Emmett Hall. Je ne veux toutefois pas monopoliser les questions.

L'honorable M. Mazankowski: Pour répondre brièvement, j'invite tous les honorables sénateurs à me faire part de leurs points de vues sur la meilleure façon de procéder à l'examen. Cela s'applique certainement à vous, sénateur. Je vous remercie de nous appuyer lorsque nous essayons de modérer les taux et de les maintenir les plus bas possible pour les Canadiens de l'Ouest. Je me souviens que lorsque nous avons essayé de résoudre la question du Nid-de-Corbeau, le bon sénateur a indiqué que les cultivateurs pouvaient peut-être payer le double des taux de transport. Je suis heureux de constater qu'il a changé d'avis.

Le sénateur Argue: En échange d'un gel permanent. Ils régleraient la question aujourd'hui en échange d'un gel permanent. Lorsque vous dites que vous aimeriez que le comité d'examen travaille de façon officieuse, est-ce que vous voulez dire en secret? Est-ce que ces rencontres «officieuses» ne seront pas accessibles au public? Ne me dites pas que les cultivateurs devront se présenter devant un conseil d'arbitrage. Une bonne partie des cultivateurs possèdent des diplômes universitaires. Ils sont très compétents. Ils peuvent faire face à n'importe qui, que ce soit individuellement ou qu'ils soient 100 ou 5 000. Il arrive qu'il s'en présente 5 000 aux audiences. Vous êtes peut-être content lorsqu'il y a foule.

L'honorable M. Mazankowski: Il devrait y avoir un peu des deux. Il faut prévoir un certain nombre d'audiences publiques. Je ne connais pas tous les professeurs d'université que connaît le séanteur et qui sont spécialisés en agriculture.

Le sénateur Argue: Je n'ai pas dit qu'ils étaient professeurs d'université. Ce sont simplement des cultivateurs qui détiennent des diplômes universitaires. Ils ne sont pas professeurs. Ne les insultez pas. Ce ne sont pas non plus des bureaucrates.

L'honorable M. Mazankowski: Je ne mets certainement pas en doute l'intelligence et les aptitudes des producteurs à exprimer leurs propres points de vues. Il arrive cependant que les associations ont tendance à mettre davantage l'accent sur leur propre opinion plutôt que sur celle de la majorité des membres.

Le sénateur Barootes: C'est exact.

L'honorable M. Mazankowski: Elles se défendent plus qu'elles ne défendent les producteurs qui en font partie. Je pense que nous voulons un examen qui soit le plus vaste possible, pour connaître tous les points de vue officieux et officiels. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'instituer une autre enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes . . . Voilà ce que je voulais dire. Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas pris de décision définitive sur la façon dont l'étude devrait se dérouler, mais je serais certainement heureux de connaître vos suggestions à cet égard.

[*Text*]

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Argue: Could you give us a picture of the extent to which this huge increase in capacity that the railway companies projected they would require is in fact materializing? What has happened to the projection for an increase in forest products shipped on the railroad, the increase in coal tonnage, in sulfur, in grain? What has happened?

Hon. Mr. Mazankowski: The fact of the matter is that it has not happened. Grain is down, forest products are down—in fact all shipments are down; and that is reflected in the railways' investment plans. You will recall that before the ink was dry on the passage of Bill C-155, the railways announced that they were going to reduce their investment from $16.5 billion to $12 billion—basically a 25 per cent reduction. Part of it was due to a reduction in costs; but I also believe they foresaw a moderation of traffic demands further down the road. That has continued.

CNR, for example, is having a very tough financial year, because the traffic is down. We have heard this argument many times out west. It seems that as grain production and markets go, so goes the welfare of the railways, whether it is a statutory rate or the old Crow rate or the new Crow rate. When grain movements are down, basically the railways have a bad year.

That is the situation we are in today. We hear various figures, but I hear that grain is down as much as 18 per cent to 30 per cent. That has had a major impact.

So I think it fair to say that the investment plans will be moderated somewhat and will probably be scaled over a longer period of time. ti10 One of the things we are asking for in this piece of legislation is that the investment plans of the railways be made public. Heretofore their plans were made known only to the CTC, but we want the railways to be accountable to the producers, in terms of both meeting the producers and accounting for their investment plans in a public way.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): There is no question that when the Crow was being discussed there was tremendous propaganda coming from the railways about the enormous amount of money they were going to spend and how beneficial it would be to the shippers of grain and everyone else, and how good it would be for employment. I recall that the figure dropped from $16 billion to $12 billion. From what you are saying, I gather that it may now be well below that. Has any thought been given to tying into their plans such things as an increase in rates that might happen after the freeze is off? After all, they put those plans on the table, and as I recall Bill C-155 there was no direct relationship between what they said they would do and what happened with the amount of money they received from the grain. Has any thought been given to putting a little fire under them?

[*Traduction*]

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Argue: Pouvez-vous nous indiquer si les compagnies de chemin de fer ont effectivement accru leur capacité comme elles prévoyaient être obligées de le faire? Les prévisions relatives à l'augmentation de la quantité de produits forestiers, de charbon, de soufre ou de grain expédiés par chemin de fer se sont-elles vérifiées?Qu'est-il arrivé?

L'honorable M. Mazankowski: A vrai dire, les prévisions ne se sont pas concrétisées. Les expéditions de grain et de produits forestiers sont en baisse, en fait, toutes les expéditions par chemin de fer sont en baisse, comme en témoignent les plans d'investissement des compagnies ferroviaires. Vous vous souviendrez sans doute qu'aussitôt après l'adoption du projet de loi C-155, celles-ci ont annoncé qu'elles ramèneraient leur investissement de 16,5 milliards de dollars à 12 milliards de dollars, ce qui correspondait à une réduction d'a peu près 25 p. 100. Cette réduction a été en partie attribuable à une réduction des coûts, mais je pense aussi que les compagnies prévoyaient un ralentissement de la demande, ralentissement qui a continué.

Ainsi, le CN connaît une année financière très difficile parce que le trafic ferroviaire diminue. C'est un argument que nous avons entendu à maintes occasions dans l'Ouest. Il semble que si la production de grain et les marchés se portent bien, il en va de même des compagnies de chemin de fer, indépendamment du fait que les taux du Nid-de-Corbeau aient changé ou non. Si les mouvements de grain sont en baisse, les compagnies de chemin de fer connaissent généralement une mauvaise année.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Toutes sortes de chiffres sont lancés; pour ma part, j'ai entendu dire que le grain accuse une baisse de 18 à 30 p. 100. Les répercussions en sont énormes.

A mon avis, il y a donc tout lieu de pense que les investissements seront quelque peu modérés et probablement échelonnés sur une plus longue période. Selon l'une des dispositions du projet de loi, les compagnies de chemin de fer devront rendre publics leurs projet d'investissement. Jusqu'à maintenant, ces projets n'étaient divulgués qu'à la CCT; nous voulons que les compagnies soient dorénavant responsables devant les producteurs, qu'elles tiennent des réunions avec eux et qu'elles annoncent publiquement leurs plans d'investissement.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Il est certain que lorsque la question du Nid-de-Corbeau a été discutée, les compagnies de chemin de fer ont fait un battage publicitaire énorme au sujet des sommes considérables qu'elles allaient engager et des avantages qui en résulteraient pour les expéditeurs de grain et tous les autres intéressés, ainsi que sur le plan de l'emploi. Je me rappelle aussi que ces sommes sont tombées de 16 à 12 milliards de dollars. Si je vous ai bien compris, elles sont peut-être encore beaucoup moins élevées à l'heure actuelle. A-t-on pensé à tenir compte dans les plans, par exemple, de l'augmentation des taux qui pourrait être autorisée après le gel? Après tout, si ma mémoire m'est fidèle au sujet du projet de loi C-155, les compagnies ont déposé leurs plans et il n'y avait aucun lien direct entre leurs déclarations d'intentions et ce qu'elles ont vraiment fait de l'argent

[*Text*]

Hon. Mr. Mazankowski: To some extent that does happen under the legislation. The CTC monitors this. It is part and parcel of the contents of the legislation. Whether more than that is required is something we may have to consider.

Mr. Mulder tells me that the investment for this year, for both railways, is $1.2 billion. Last year it was $1.1 billion. So there is not a dramatic decline. But we are not sure what that means in the future. I believe we all have to recognize that we are certainly not going to build capacity prematurely or when it is not needed. We have to be responsible in this whole area. But to tie that back to what it means in terms of the freight rate, I believe there is a connection that is made within the legislation—because there are some fairly stiff guarantees of investment within it, and perhaps it is the manner in which those are monitored and upheld that we will have to watch.

Senator Barootes: Mr. Chairman, the minister, in his information booklet, mentioned that the freight rate ceiling for the next three years will be $7.70. That is the ceiling, the top rung of the ladder. Has any provision been made for the floor, or is the $7.70 fixed?

Hon. Mr. Mazankowski: The floor would be $4.89—the old Crow. It could go as low as $4.89. It is highly unlikely, but it is possible under the right set of circumstances.

Senator Barootes: There is an element of compulsion, almost, with this. The thrust of the expansion and the moneys being made available, as I see it, represent a situation that is not dissimilar to the great scare we had about oil supply. In other words, there were large shipments to be made; mining was booming and so was lumber; then all of a sudden—I won't say there was a panic, but we came pretty close to panicking in this country over the capacity of our old railroad system to adjust to the new needs.

We now find that some industries are not shipping the volumes they were shipping before—sometimes because of markets and sometimes because of lack of grain production. Are we expanding too rapidly, or were there other alternatives that might have been used? I know that the minister has a good deal of background in this; therefore I would ask him whether we could have transshipped some other way, by using the north-south route and utilizing, say, the capacity of the Great Northern Railway by constructing railway lines—which presently all run east and west. I have not seen too many railway lines running north and south. In other words, are we building an enormous infrastructure for a volume that may not become available to us until a long time in the future—which means a tie-up of capital, debt and interest costs?

[*Traduction*]

qu'elles ont obtenu pour le transport du grain. A-t-on pensé à exercer certaines pressions en ce sens?

L'honorable M. Mazankowski: C'est ce que fait le projet de loi dans une certaine mesure. La CCT exerce un contrôle à cet égard. Cele fait partie intégrante du projet de loi. Quant à savoir si nous devons aller plus loin, c'est une question que nous devrons étudier.

M. Mulder me dit que pour cette année, l'investissement des deux compagnies de chemin de fer est de 1,2 milliard de dollars. L'an dernier, il se chiffrait à 1,1 milliard de dollars. Il n'y a donc pas de baisse catastrophique, mais nous ne sommes pas certains de ce que cela signifie pour l'avenir. Je pense que nous nous entendons tous sur le fait qu'il ne faut pas se doter d'une capacité supplémentaire de façon prématurée ou si ce n'est pas nécessaire. Nous devons agir avec discernement dans ce domaine. Mais je crois que le projet de loi établit effectivement un lien avec les tarifs de transport des marchandises puisqu'il prévoit certaines garanties d'investissement assez rigides, et c'est peut-être la façon dont ces investissements sont contrôlés et maintenus qu'il nous faudra surveiller.

Le sénateur Barootes: Monsieur le président, sa plaquette d'information, le ministre mentionne que le plafond des tarifs marchandises sera de 7,70 $ pour les trois prochaines années. Il s'agit là du maximum. Un minimum est-il prévu, ou est-ce que 7,70 $ est un montant fixe?

L'honorable M. Mazankowski: Le minimum serait de 4,89 $, soit l'ancien taux du Nid-de-Corbeau. Le tarif pourrait baisser jusqu'à 4,89 $. C'est toutefois très improbable, mais ce serait quand même possible dans certaines circonstances.

Le sénateur Barootes: Il y a là, pour ainsi dire, un élément de contrainte. Étant donné la dynamique de l'expansion et les sommes qui ont été offertes, la situation n'est pas sans ressemblance, à mon avis, avec la période de grande inquiétude que nous avons traversée au sujet des approvisionnements en pétrole. Autrement dit, les quantités expédiées ont été très importantes; l'industries minière était en pleine expansion de même que l'industrie forestière; tout à coup—je n'irai pas jusqu'à dire que nous avons «paniqué»—nous avons presque cédé à la panique, doutant que la capacité de notre ancien système de chemin de fer puisse s'ajuster aux nouveaux besoins.

Nous constatons maintenant que certaines industries n'expédient plus des quantités aussi importantes qu'auparavant—parfois en raison des marchés et parfois en raison d'une production de grain insuffisante. Sommes-nous en train de procéder à une expansion trop rapide, ou aurait-il mieux valu adopter d'autres solutions? Je sais que le ministre est très versé dans ce domaine; je lui demanderai donc si, à son avis, nous aurions pu emprunter une autre voie, en utilisant par exemple le sens nord-sud et en mettant à profit la capacité du chemin de fer du Grand Nord, en construisant des lignes de chemin de fer, les lignes actuelles suivant généralement l'axe est-ouest. A ma connaissance, il n'y a pas beaucoup de lignes de chemin de fer dans l'axe nord-sud. Autrement dit, sommes-nous en train de nous doter d'une infrastructure énorme—avec les immobilisations, l'endettement et les frais d'intérêt que cela suppose—pour déplacer des quantités que nous ne serons peut-être pas appelés à transporter avant très longtemps?

[*Text*]

Hon. Mr. Mazankowski: There are two points. First, I believe we have to recognize that there have been some tremendous improvements in railway operations and throughput. We have more rolling stock capacity. The double-tracking of CN and the work that CP is doing have had the effect of improving the turnaround time, to some extent, and the efficiency, and of getting our grain to market in a more reliable fashion.

You may recall that back in the period of 1978-79 there was almost chaos. We were chalking up huge demurrage bills because of ships that were waiting in English Bay. Our name as a reliable supplier of grain was being tarnished. People were bypassing Canada, purchasing their supplies in other countries.

There are all sorts of estimates as to sales that have been lost. Some would argue that a sale is never lost so long as we have the grain. But at one period of time there were suggestions that we lost $1 billion worth of grain sales.

If that caused us to panic, perhaps it was a good thing. As a result of it, we have put in place, collectively, a number of improvements— improvements that once again, I believe, put Canada in the forefront as a reliable supplier of grain. We have a good product. It is a guaranteed product. What we were falling down on was our ability to deliver on time.

While we may be experiencing some excess capacity today through a combination of events, I think we made the right decisions. If it means scaling down the speed at which the increased capacity takes place, that is fine; that is something that can be adjusted. But I believe that we are safer playing it that way than the other way.

The fact that we have opened the new grain terminal in Prince Rupert is another clear example. It sends out the very important signal to our customers that we really mean business; that we are in this business to stay. We have probably the most modern state-of-the-art technology employed in the Prince Rupert grain terminal. I think that that will be an added attraction in terms of our sales. Prince Rupert is closer to Vancouver by one sailing day. It has a lot to offer in terms of customer satisfaction.

If we did panic, I would not say that we overpanicked; I would say that we recognized the problem and collectively we set out to address it. In the long haul, Canada as a nation will benefit as a result of those undertakings.

Senator Barootes: Were the difficulties encountered in past years always fully attributable to the lack of capacity on the railroads for grain shipment and transport? Or were there other factors, such as grain handling capacity, strikes, and so forth, that might have contributed to our discomfiture at that time?

Hon. Mr. Mazankowski: There is no question that it was a combination of things. There have been a number of system improvements as well. We have a large variety of grains that we ship through our terminal system. We clean and dry grain at the terminals. All of these activities cause bottlenecks.

[*Traduction*]

L'honorable M. Mazankowski: Deux facteurs entrent en ligne de compte. Premièrement, je pense que nous devons admettre que les compagnies de chemin de fer ont amélioré considérablement leurs services et leur rendement. Nous avons accru la capacité de notre matériel roulant. La double voie du CN et les travaux du CP nous ont permis, dans une certaine mesure, d'améliorer les délais et l'efficacité et d'expédier notre grain sur les marchés d'une façon plus fiable.

Vous vous souviendrez peut-être qu'en 1978-1979, la situation tenait presque du chaos. Nous versions des indemnités de surestaries aux navires qui attendaient dans la baie des Anglais. Notre réputation de fournisseur de grain fiable en a souffert. Les clients s'approvisionnaient dans d'autres pays.

Toutes sortes de chiffres ont été avancés au sujet des ventes qui ont été perdues. Certains diront qu'une vente n'est jamais perdue dans la mesure où l'on garde le grain, mais à un certain moment, on a laissé entendre que les pertes sur les ventes de grain atteignaient un milliard de dollars.

Si cela nous a fait paniquer, c'est peut-être une bonne chose. Nous avons mis en place un certain nombre d'améliorations qui, à mon avis, ont permis au Canada de reprendre le premier rang parmi les fournisseurs de grain fiables. Nous avons un excellent produit à offrir. Il est garanti. Par contre, nous n'étions plus en mesure de livrer à temps.

Il se peut que nous ayons aujourd'hui une capacité quelque peu excédentaire par suite d'une combinaison de facteurs, mais je crois néanmoins que nous avons pris de bonnes décisions. S'il faut ralentir le rythme de croissance de notre capacité, c'est très bien; nous pouvons nous adapter. Mais, je pense qu'il était plus prudent que nous agissions comme nous l'avons fait.

L'aménagement du nouveau port céréalier à Prince-Ruper est un exemple éloquent. Il est très important parce qu'il montre à nos clients que nous voulons vraiment faire des affaires et que nous sommes dans ce domaine pour y rester. Le port céréalier de Prince-Rupert est doté de la toute dernière technologie. Je pense que ce sera là un atout supplémentaire qui aura des retombées sur nos ventes. Par ailleurs, la ville de Prince-Rupert est à un jour de mer de moins de Vancouver et elle a beaucoup à offrir aux clients.

Si nous avons paniqué, je ne pense pas que nous ayons paniqué démesurément; je dirais que nous avons pris conscience du problème et que, collectivement, nous avons pris les moyens pour y remédier. A long terme, c'est tout le Canada qui en profitera.

Le sénateur Barootes: Les difficultés éprouvées ces dernières années ont-elles été entièrement attribuables à une capacité insuffisante des chemins de fer pour l'expédition et le transport du grain? Y a-t-il d'autres facteurs, comme la capacité de manutention du grain, les grèves, etc., qui ont contribué aux difficultés que nous avons connues?

L'honorable M. Mazankowski: Il est évident que nos problèmes ont résulté d'un ensemble de facteurs. Un certain nombre de perfectionnements y sont également pour quelque chose. Nous avons une grande diversité de grains que nous expédions par notre réseau portuaire. Comme nous nettoyons et séchons le grain dans les ports, toutes ces activités occasionnent des engorgements.

[*Text*]

Collectively, we have improved a lot of things. We have provided for a greater degree of switching between companies of similar grades and similar types of grain. There has been some tendency to reduce the number of grades and varieties, which also helps throughput.

That is an on-going process. The advent of the hopper car has certainly resulted in an improved way to move grain to markets. I think improvements will continue. The Senior Grain Transportation Committee is currently seized with recommending ways and means to improve the system, to make it more efficient. Achieving greater utilization and turn-around time will always be a challenge.

One of the things that disappoint me is the fact that we have not done very much in terms of improving our turn-around time. That is an area that we have to address. There has been some modest improvement. If we can reduce the turn-around time by one day, that is the equivalent of 1,000 hopper cars. And when one looks at that in terms of an investment, it becomes very substantial. Those are the kinds of things that we have to look at.

With respect to the branch lines, that has always been an issue. Under the aegis of the western CTC, we are looking at ways and means to better utilize our branch line system, the various options and alternatives that we may be able to employ to tie into the whole system, thus making for a more effective and efficient operation.

Senator Barootes: Has any consideration been given to having grain preparation done right at the producer level; that is to say, at the elevator or a major grain terminal? In other words, having the drying, cleaning and grading done in such a way that hopper cars can be delivered ready to be dumped into ships, rather than having those operations take place on delivery at the coast?

Incidentally, this would be a prairie make-work project as far as I can see, if it is feasible. But I do not know that it is. Have any studies been done in that regard?

Hon. Mr. Mazankowski: I think it is feasible. I am not sure that there is the will to do it. This is where you would lock horns with the elevator companies, the grain companies. Screening has become the property of the grain companies, and to some extent that is reflected back in some way, shape or form in the final realized price to the producer.

Certainly the fact that the foreign material in the grain is being carted to Thunder Bay or to Vancouver results in additional shipping costs. While some people may contend that very little is returned to the producer, the grain companies would tell you that they do get the benefit of it.

It is certainly something that is worthy of consideration in some regards, particularly if it could be done in conjunction with the assembly of unit trains which would then be tied in with the arrival of the boats. But that becomes another point. While we may be able to have the grain there on time, the boat may not be there on time. These vessels are chartered. That would pose some problems as well. It is not always the fault of the grain handling and transportation system; it is a matter of

[*Traduction*]

Dans l'ensemble, nous avons apporté beaucoup d'améliorations. Nous avons accru les échanges entre les entreprises offrant des catégories et des types de grain similaires. Nous nous sommes également efforcés de réduire le nombre de catégories et de variétés, ce qui a permis d'améliorer notre capacité.

C'est un processus en constante évolution. La mise au point du wagon-trémie a certainement amélioré l'acheminement du grain vers les marchés. Je pense que nous continuerons de nous perfectionner. Le Comité supérieur du transport du grain est actuellement chargé de recommander des façons d'améliorer le système et de le rendre plus efficace. Intensifier l'utilisation et améliorer le temps de rotation resteront toujours un défi.

Ce qui me déçoit un peu, c'est que nous n'ayons pas réussi à réduire nettement le temps de rotation. C'est un problème auquel nous devrons nous attaquer. Il y a bien eu quelques améliorations, mais elles sont modestes. Si nous pouvons réduire le temps de rotation d'une journée, nous acheminons 1 000 wagons-trémies supplémentaires. Du point de vue investissement, c'est énorme. Voilà le genre de questions que nous devons examiner.

Les voies d'embranchement ont toujours été un problème. Sous l'égide des bureaux de la CCT de l'Ouest, nous cherchons des moyens de mieux utiliser notre réseau ainsi que des solutions qui nous permettraient de le raccorder au réseau principal, ce qui améliorerait l'exploitation.

Le sénateur Barootes: A-t-on déjà envisagé de confier la préparation du grain au producteur, de sorte qu'elle se ferait à l'élévateur ou à un important terminus céréalier? Autrement dit, pourrait-on sécher, nettoyer et trier le grain de façon que les wagons-trémies livrent directement leur cargaison aux navires, plutôt que de faire ces opérations sur la côte, au moment de la livraison?

On pourrait ainsi créer de l'emploi dans les Prairies. Je me demande si ce serait possible. Y a-t-il eu des études de faites à ce sujet?

L'honorable M. Mazankowski: Je pense que c'est possible. Je ne suis toutefois pas certain qu'on veuille le faire. D'ailleurs, en agissant ainsi, vous mécontenterez les propriétaires d'élévateurs et les entreprises céréalières. Le tri est l'apanage de ces sociétés et cela se répercute dans une certaine mesure sur le prix final qu'obtient le producteur.

Il est évident que si l'on transporte autre chose que le grain lui-même jusqu'à Thunder Bay ou Vancouver, il s'ensuit des frais d'expédition supplémentaires. Certains prétendront que les avantages en sont minimes pour le producteur alors que les entreprises céréalières soutiendront le contraire.

L'idée vaut certainement la peine d'être approfondie, notamment si l'on peut utiliser des trains-cargos que l'on pourrait combiner avec l'arrivée des bateaux. Mais c'est là une autre question. Si nous pouvons expédier le grain à temps, il n'est pas certain que le bateau, lui, soit à l'heure. Les bateaux sont affrétés, ce qui peut poser aussi des problèmes. Ce n'est pas toujours le système de transport et de manutention du grain qui est à blâmer; parfois ce sont les bateaux qui arrivent en

[*Text*]

when the ships arrive as well. They are our customers and so we have to accommodate them.

This is something I am talking about to the minister responsible for the Canadian Wheat Board and the Minister of Agriculture.

Senator Barootes: What is the status of Bill C-44 in respect of its passage through the House of Commons and its referral to the Senate? Can you give us any information in that regard?

Hon. Mr. Mazankowski: My understanding is that it may be up for debate today. Depending upon how that debate proceeds, it would then presumably be referred to committee. It is our hope that it can be passed before the summer recess. There is reference in the bill to the date of August 1, 1985. If it were not passed by the summer recess, it would have to go back to the drawing board.

An Hon. Senator: You could make it retroactive.

Hon. Mr. Mazankowski: Yes. From discussions I have had with my friends in the NDP and the Liberal Party, there would appear to be a disposition to move it along. If my honourable friends in the Senate find favour with it, it is my hope that they will be able to dispose of it quickly once it is referred to the Senate.

The Chairman: Honourable senators, I hesitate to interrupt the questioning, but the minister does have to attend a cabinet meeting. I understand he is already 10 minutes late for that meeting.

Senator Argue: Mr. Chairman, I wonder if I might put one question to the minister before he leaves.

The Chairman: I would ask you to make it as brief as possible.

Senator Argue: There was certainly an indication in the discussions in which I was involved of a plan to bring on stream 1100 or so new hopper cars every year. That was important not only to the grain industry but to the steel industry in Canada.

The railways are going forward with their plans to expand. Is the government going to announce soon the purchase of an additional 1100-odd hopper cars so that they are available when needed? Such an order would help not only the grain industry but the steel workers in Ontario, Quebec and Nova Scotia in terms of providing additional employment.

Hon. Mr. Mazankowski: We are still awaiting the delivery of 620 cars from MIL. There was a 10 or 11 month strike at that plant which was settled only yesterday. Those are still to be delivered. There are no plans to acquire additional hopper cars at this time. We will be rehabilitating some box cars in conjunction with the Province of Manitoba under the ERDA program for the movement of grain to Churchill.

[*Traduction*]

retard. Or, comme ce sont eux les clients, il faut leur donner raison.

C'est une question que j'étudie actuellement avec le ministre responsable de la Commission canadienne du blé et le ministre de l'Agriculture.

Le sénateur Barootes: Où en est le projet de loi C-44 en ce qui concerne son adoption à la Chambre des communes et son renvoi au Sénat? Pouvez-vous nous renseigner à ce sujet?

L'honorable M. Mazankowski: D'après ce que je sais, il pourrait être débattu aujourd'hui. Si l'issue du débat est favorable, est à présumer qu'il sera alors renvoyé au comité. Nous espérons qu'il pourra être adopté avant l'intersession parlementaire. Une disposition du projet de loi prévoit la date du 1er août 1985. Si le projet de loi n'est pas adopté avant l'intersession, il faudra repartir à zéro.

Une voix: Vous pourriez le rendre rétroactif.

L'honorable M. Mazankowski: En effet. Si j'en juge par les entretiens que j'ai eus avec des collègues du NPD et du Parti libéral, il semble que ces derniers soient disposés à l'adopter le plus vite possible. Si les sénateurs sont satisfaits du projet de loi, j'espère qu'ils y donneront leur assentiment dès qu'ils en seront saisis.

Le président: Honorables sénateurs, j'hésite à interrompre la période de questions, mais le ministre doit assister à une réunion du Cabinet. Je pense d'ailleurs qu'il a déjà dix minutes de retard.

Le sénateur Argue: Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais poser une dernière question au ministre avant son départ.

Le président: Je vous demanderais d'être le plus bref possible.

Le sénateur Argue: J'ai cru comprendre d'après les délibérations qu'on envisageait de mettre en service environ 1 100 nouveaux wagons-trémies par an. Cela revêt une importance capitale non seulement pour l'industrie du grain mais aussi pour l'industrie de l'acier au Canada.

Les compagnies de chemin de fer semblent par ailleurs suivre leurs plans d'expansion. Le gouvernement compte-t-il annoncer bientôt l'achat de 1 100 et quelque wagons-trémies qui seraient disponibles lorsque le besoin s'en fera sentir? Une telle commande serait avantageuse pour l'industrie du grain mais créerait aussi de l'emploi dans les aciéries de l'Ontario, du Québec et de la Nouvelle-Écosse.

L'honorable M. Mazankowski: Nous attendons encore que MIL nous livre 620 wagons. La grève qui durait à cette usine depuis dix ou onze mois a pris fin hier. Nous attendons donc que ces wagons soient livrés. Cela dit, nous n'envisageons pas d'acquérir de nouveaux wagons-trémies pour le moment. Nous comptons toutefois restaurer certains wagons couverts dans le cadre d'un projet mené en collaboration avec la province du Manitoba, aux termes d'une Entente de développement économique et régional visant le mouvement des grains vers Churchill.

[*Text*]

At the present time there are no plans for a further acquisition of hopper cars by the government.

Senator Argue: That is a rather disappointing answer. Knowing a bit about how ministers have to be careful, I think it is a diplomatic way of saying that the program is off and there will not be more hopper cars ordered within the next 12 months or so.

Hon. Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if the honourable senator had followed the passage of Bill C-155, he would know that with the railways now receiving a compensatory rate, so-called, the responsibility is now on them to provide adequate rolling stock.

Senator Argue: Is the minister putting pressure on the railways to come forward with that type of program?

Hon. Mr. Mazankowski: There is certainly no shortage of rolling stock capacity at the present time. What we need are the goods to haul. The railways are obligated to provide the necessary rolling stock under the provisions of the legislation. As well, they are now going to have to start looking after their own rail lines. You cannot have it both ways. You certainly do not expect the taxpayers of Canada to subsidize the railways heavily by way of a handsome Crow benefit for the movement of grain and then turn around and buy the hopper cars for them?

Senator Argue: But the statement was that the railways would be coming forward with this kind of program—that that is what is required. Once the obligation moved from the government to the railways, the railways would be doing it. My question is: Are they going to do it? Or is this another one of their savings?

Hon. Mr. Mazankowski: One of the purposes of this bill is to hold the railways accountable, both in terms of their investment plans and in terms of meeting with the producers for whom they are providing services.

While there are some fairly significant safeguards within the bill itself, the amendments that we have advanced here will go some distance in further holding the railways accountable for what they are expected to do as a result of the passage of the Western Grain Transportation Act.

The Chairman: Senator Muir has a question.

Senator Muir: I shall talk as fast as I can. One of the problems we have with ministers, no matter what party is in power, is that they are always in a hurry. The orginal legislation replaced the Crow rate transportation subsidy with a new scheme to encourage the expansion of agriculture and other industries. Clause 1 of this legislation increases the number of producer members on the committee from four to eight and there is a commitment to branch-line rehabilitation. Clause 14 deals with public meetings, an idea I like. It is sort of a town meeting type of atmosphere.

Hon. Mr. Mazankowski: Yes.

[*Traduction*]

Mais à l'heure actuelle, le gouvernement n'envisage pas d'acquérir d'autres wagons-trémies.

Le sénateur Argue: C'est une réponse plutôt décevante. Sachant à quel point les ministres doivent être prudents, je pense que c'est une façon diplomate de dire que le projet est à l'eau et qu'aucune autre commande de wagons-trémies ne sera passée au cours des douze prochains mois.

L'honorable M. Mazankowski: Monsieur le président, si l'honorable sénateur avait suivi le débat concernant l'adoption du projet de loi C-155, il saurait que dans la mesure où les compagnies de chemin de fer bénéficient maintenant de ce qu'on appelle un taux compensatoire, c'est à elles qu'il incombe dorénavant de s'occuper du matériel roulant.

Le sénateur Argue: Le ministre presse-t-il les sociétés ferroviaires de mettre sur pied des programmes de ce genre?

L'honorable M. Mazankowski: Nous ne manquons certainement pas de matériel roulant à l'heure actuelle. Ce qu'il nous faut, c'est plus de marchandises à transporter. Aux termes du projet de loi, les sociétés ferroviaires sont obligées de fournir les wagons nécessaires. De même, elles devront elles-mêmes se charger de l'entretien des voies ferrées. Elles ne peuvent gagner sur les deux tableaux. On ne peut demander aux contribuables canadiens de subventionner grassement les sociétés ferroviaires au moyen de la subvention du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain et en même temps acheter des wagons-trémies aux compagnies avec l'argent de leurs impôts.

Le sénateur Argue: Mais on a dit que les sociétés ferroviaires mettraient des programmes de ce genre en œuvre, que c'était ce qu'il fallait, qu'une fois la responsabilité transférée du gouvernement aux sociétés, ce serait à elles de s'en occuper. Voici ma question: vont-elles le faire, ou cette politique va-t-elle, elle aussi, leur permettre d'économiser encore plus?

L'honorable M. Mazankowski: L'un des objectifs de ce projet de loi est de tenir les sociétés ferroviaires responsables tant de leurs projets d'investissement que de la consultation avec les producteurs auxquels elles assurent des services.

Bien que le projet de loi contienne des mesures de protection assez importantes, les amendements proposés auront pour effet d'accroître encore la responsabilité des sociétés ferroviaires à l'égard de ce qu'elles seront censées faire lorsque la Loi sur le transport du grain de l'Ouest aura été adoptée.

Le président: Le sénateur Muir a une question à poser.

Le sénateur Muir: Je tâcherai d'être aussi bref que possible. L'un des problèmes que nous éprouvons continuellement avec les ministres, quel que soit le parti au pouvoir, c'est qu'ils sont toujours pressés. Le projet de loi initial remplaçait la subvention du Nid-de-Corbeau au transport du grain par un nouveau système devant encourager l'expansion de l'agriculture et d'autres industries. L'article 1 du projet de loi C-44 fait passer de quatre à huit le nombre d'agriculteurs membres du comité supérieur et l'article 7 oblige les sociétés ferroviaires à remettre certains embranchements en service. L'article 14 prévoit la tenue d'assemblées publiques annuelles, une idée que j'aime bien. Cela crée une atmosphère de réunion mondaine.

L'honorable M. Mazankowski: C'est vrai.

[*Text*]

Senator Muir: This idea should be expanded to other areas. An explanation of the amendments is to the effect that it is to help the expansion of industry in Western Canada. At the same time, industries on the east coast are being shrunk, a policy started by the previous government and continued by this government. I am thinking of CN Marine or, as it is now called, Atlantic Marine. I am sure the minister is very familiar with this situation. In 1976-77 there were a thousand employees on the docks in North Sydney. Now the number is down to about 200. The previous government cut back and now there is no employment in that town. This government seems to be doing the same thing while at the same time it is doing so much for the west. I don't want the western senators to jump on me for that comment, because I fully agree with what is being done by this legislation and with anything that can be done to improve the life of farmers. However, at the same time stevedores and ships crews are being layed off.

The latest move is the relocation of office staff. While you are increasing the representation of producers on this committee from four to eight, which means another four jobs, the office staff in North Sydney is being moved to St. John's, Newfoundland. There are no ships operating from North Sydney to St. John's. They operate from North Sydney to Argentia and PortauxBasques. Why are we setting up the headquarters of Atlantic Marine in St. John's, when it is cutting employment in North Sydney? I am trying to compare this with the legislation we are dealing with. I do not know of any public hearings in North Sydney between employees of Atlantic Marine and the officials. I hope the minister will do his utmost to try to retain the jobs that are there. I realize that changes have to be made, but I do not understand why we have been reduced from 1000 employees a few years ago to 200 today. As I have said, the previous government was intent on destroying the industry in North Sydney, and this government is doing the same thing. I don't like it.

I have here a brief from the Deputy Speaker of the Nova Scotia legislature, who is very interested in the problem because it is in his constituency. I delivered this brief yesterday to the Prime Minister and to the Minister of Employment, and I would like to deliver it to you today. Anything you can do to transfer this trend of thought regarding the improvement of the lot of the western grain growers to improving the lot of the ordinary man and woman who goes out and works for a wage in North Sydney would be appreciated.

Hon. Mr. Mazankowski: I appreciate the comments of Senator Muir and I know the sincerity with which he presents these concerns. My first comment is about the job creation in this bill and the job losses in his particular region. By doubling the number of producers from four to eight on the Senior Grain Transportation Committee we have not created additonal jobs. These members are not paid. They serve in an advisory capacity.

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Cette idée devrait être étendue à d'autres domaines. L'une des explications données à l'appui des amendements est qu'ils contribueront à l'expansion de l'industrie dans l'Ouest du Canada. En même temps, les industries de la côte Est sont défavorisées; cette politique a été mise en œuvre par le dernier gouvernement, mais elle est maintenue par le gouvernement actuel. Je pense entre autres à CN Marine ou, comme on l'appelle maintenant, Atlantique Marine. Je suis certain que le ministre connaît très bien la situation. En 1976-1977, le port de North Sydney employait mille travailleurs. Leur nombre est maintenant d'environ 200. Le dernier gouvernement a réduit le personnel et maintenant, il n'y a plus d'embauchage dans cette ville. Le gouvernement actuel semble continuer dans la même voie tout en comblant l'Ouest de largesses. Je demande aux sénateurs qui viennent de l'Ouest de ne pas me sauter dessus pour avoir fait cette observation parce que j'appuie inconditionnellement l'objectif du projet de loi de même que toute mesure en vue d'améliorer la situation des agriculteurs. Malheureusement, au même moment, on congédie les débardeurs et les équipages des navires.

La dernière mesure prise en ce sens est le déménagement du personnel de bureau. Au moment où on parle de quatre à huit le nombre de producteurs au sein du comité supérieur, ce qui signifie quatre emplois de plus, le personnel de bureau de North Sydney est déménagé à Saint-Jean, Terre-Neuve. Aucun navire ne fait la navette entre North Sydney et Saint-Jean. Les navires vont de North Sydney en Argentine et à Port aux Basques. Pourquoi installer le siège social d'Atlantique Marine à Saint-Jean si cela fait perdre des emplois à North Sydney? Il y a un monde de différence entre ces mesures et le projet de loi. A ma connaissance, aucune audience publique n'a été tenue à North Sydney entre les employés d'Atlantique Marine et les représentants du ministère. J'espère que le ministre fera tout en son pouvoir pour protéger les emplois là-bas. Je me rends bien compte que des changements s'imposent, mais je ne comprends pas pourquoi le nombre d'employés a été réduit de 1 000 il y a quelques années à 200 aujourd'hui. Comme je l'ai dit, le dernier gouvernement était déterminé à détruire l'industrie de North Sydney, mais le gouvernement actuel fait la même chose. Je n'aime pas cela du tout.

J'ai ici un mémoire du vice-président de l'assemblée législative de la Nouvelle-Écosse qui s'intéresse vivement à ce problème parce que North Sydney se trouve dans sa circonscription. J'en ai remis une copie au Premier ministre et au ministre de l'Emploi et de l'Immigration hier et aujourd'hui, je tiens à vous en remettre une aussi. Nous vous serons reconnaissants de tout ce que vous pourrez faire en vue d'améliorer le lot des simples salariés de North Sydney tout comme celui des producteurs de grain de l'Ouest.

L'honorable M. Mazankowski: Ce que dit le sénateur Muir me touche, et sa sincérité ne fait aucun doute. Je voudrais d'abord parler des emplois créés grâce à ce projet de loi et des emplois perdus dans la région dont il vient de parler. En faisant passer de quatre à huit le nombre de producteurs au sein du Comité supérieur du transport du grain, nous n'avons créé aucun emploi. Les membres de ce comité ne sont pas rémunérés. Ils sont là à titre consultatif.

[*Text*]

Senator Muir: But undoubtedly they are fat cats if they can do that. Our people have to put bread and butter on the table. They cannot work for nothing.

Hon. Mr. Mazankowski: Perhaps Senator Muir should visit western Canada and I will take him around to a few of these farms.

Senator Muir: I have been there, particularly in many of the union halls.

Hon. Mr. Mazankowski: They are pretty humble people just like the people represented by the good senator. These people rely upon the grain transportation system to get their products to market. They want to have a say and perhaps a better understanding of how the system works and how it could be improved.

The senator has talked about jobs. As I said earlier, as the freight business goes so go a lot of jobs. There are lay-offs in Transcona because of the down-turn in traffic. The new grain terminal opening in Prince Rupert will be run adequately by 25 people, whereas the old terminal supported 100 people. That is the price you pay for new technology. In terms of railway freight, CN, for example, generates 70 per cent of its railway traffic west of the Lakehead. That is a fact of life and that is where the expansion has to take place. It is basically the movement of grain, forest products and other bulk commodities. If that could be distributed across the country in a more equitable way, I think we would all like to see it done. There is also the fact that as the railway system expands it has a spinoff effect on industry in Eastern Canada. The members of this committee should appreciate the fact that as the grain industry goes so go the spinoff benefits to their particular regions in terms of the acquisition of rail and steel to build hopper cars, and those kinds of things.

I think that more honourable senators and members of the House of Commons should recognize and appreciate that the agriculture industry is a very important one, not only for western Canada but, indeed, for the whole of the country. If we are not moving any grain the people in St. Catharines and the Great Lakes Shippers Association are not very happy. Fifty per cent of the tonnage that goes down the St. Lawrence Seaway is western grain, something many people take for granted. But these grubby little farmers who are working from 5 a.m. in the morning to 10 or 11 o'clock at night do so because they love it and because they make a living at it. However, they are not so selfish that they want to grab it all for themselves. They expect to contribute, not only to their families but, indeed, to the whole of Canada.

Senator Muir: "Grubby little farmers" is your term. I think that they are among the best citizens in the country, next to Cape Bretonners.

Hon. Mr. Mazankowski: The best thing the senator could do would be to get a better appreciation of the agriculture industry; his region might prosper as a result.

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Mais il faut bien qu'ils soient à l'aise pour passer leur temps à siéger à ce comité à titre gracieux. Les habitants de l'Est dont je vous parle travaillent pour assurer leur subsistance quotidienne. Ils ne peuvent se permettre de travailler pour rien.

L'honorable M. Mazankowski: Le sénateur Muir devrait peut-être voyager dans l'Ouest du Canada; je pourrais l'amener visiter quelques-unes de ces fermes.

Le sénateur Muir: J'y suis déjà allé et j'ai surtout vu plusieurs des cellules syndicales.

L'honorable M. Mazankowski: Ce sont des gens simples, tout comme ceux que représente l'honorable sénateur. Ils comptent sur le système de transport du grain pour mettre leurs produits sur le marché. Ils veulent avoir voix au chapitre et mieux comprendre la façon dont le système fonctionne pour savoir comment l'améliorer.

Le sénateur a parlé d'emplois. Comme je l'ai dit plus tôt, beaucoup d'emplois sont tributaires de l'industrie du transport. À Transcona, des travailleurs sont congédiés parce qu'il y a une diminution du transport. Vingt-cinq employés suffiront à administrer le nouveau terminal pour le grain qu'on vient d'inaugurer à Prince Rupert alors qu'à l'ancien terminal, il en fallait 100. C'est le prix du progrès technologique. En ce qui concerne le transport ferroviaire des marchandises, le CN, par exemple, effectue 70 p. 100 de son transport à l'ouest de Lakehead. C'est un fait que l'on ne peut nier, et c'est par conséquent là qu'on doit procéder à une expansion. Le CN transporte surtout du grain, des produits de la forêt et d'autres marchandises en vrac. Si le transport pouvait être mieux réparti dans le pays, personne ne trouverait à se plaindre. Il faut également tenir compte du fait que l'expansion du système ferroviaire a des retombées sur l'industrie de l'Est du Canada. Les membres du comité devraient reconnaître le fait que l'industrie du grain a des retombées dans leurs régions respectives sous forme d'achats de rails et d'acier pour la construction de wagons-trémies et d'autre matériel ferroviaire.

Un plus grand nombre de sénateurs et de députés devraient reconnaître que l'industrie de l'agriculture est primordiale non seulement pour l'Ouest du Canada, mais aussi pour l'ensemble du pays. Si nous ne transportons pas de grain, les habitants de St. Catharines et de la Great Lakes Shippers Association en souffriront. La moitié du grain qui descend la voie maritime du Saint-Laurent vient de l'Ouest, chose que beaucoup tiennent pour acquise. Mais ces petits agriculteurs qui travaillent de 5 heures le matin à 22 heures ou 23 heures le font parce qu'ils aiment leur travail et parce qu'ils en vivent. Par contre, ils ne sont pas égoïstes au point de travailler exclusivement pour eux-mêmes. Ils veulent contribuer non seulement au bien-être de leurs familles, mais aussi à celui de tout le Canada.

Le sénateur Muir: Personellement, je les tiens pour certains des meilleurs citoyens de notre pays, après ceux du Cap-Breton.

L'honorable M. Mazankowski: Le sénateur aurait intérêt à mieux connaître l'industrie de l'agriculture; cela permettrait peut-être à sa région de prospérer davantage.

[*Text*]

Senator Muir: I am aware of the problems of the western farmers, though perhaps not to the extent of the westerners present, and there is no way I would say anything detrimental about the farmers of this country. I am merely thinking of the other people in this country. I can see your point in trying to turn things around and I realize that you are trying to attack me in a nice way.

Hon. Mr. Mazankowski: I am just trying to even the score because you attacked me in such a nice way.

Senator Muir: I am sure that you are familiar with what is happening in North Sydney. Why are we transferring the office staff from North Sydney to St. John's, Newfoundand?

Hon. Mr. Mazankowski: There has been no transfer of office staff from North Sydney to St. John's. A vice president has been transferred.

Senator Macdonald (Cape Breton): Pardon me, but they have transferred the reservation system from North Sydney to St. John's.

Hon. Mr. Mazankowski: That is basically a management decision. For example, Air Canada centralized its reservation system and transferred it out of Ottawa. That is something we don't interfer with. I have asked CN Marine management to run a tighter, leaner ship. I was caned just two or three months ago for raising the ferry rates. We have said that we have to achieve better cost recovery by being more efficient and developing better economies of scale, a leaner, more efficent operation. We have tried to deal with it at both ends. I cannot ask on the one hand for a more efficient operation and then, on the other, interfer with the decisions that are taken. I have said all along that the manpower problem should be dealt with in a humane and compassionate way. I hope that that is being done.

Senator Muir: I thank you for your remarks. I would ask you to keep our problem in mind and, if there is any possible way, look into it a little more to detemine the entire situation. If nothing can be done, perhaps we need new industry there.

Hon. Mr. Mazankowski: I do not take the senator's representations lightly. He has been a very successful political figure around this place for a long time and I know when he speaks it is with conviction and sincerity and I will take his comments in that light.

The Chairman: I thank you and your officials for appearing here today.

The committee adjourned.

The committee resumed at 10 a.m.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Je connais les problèmes des agriculteurs de l'Ouest, peut-être pas aussi bien que les sénateurs de l'Ouest qui sont ici présents, et Dieu me garde de jamais dire quoi que ce soit de défavorable au sujet des agriculteurs canadiens. Je pense simplement aux autres Canadiens qui ne sont pas agriculteurs. Je vois que vous cherchez à tourner l'entretien à mon désavantage et que vous essayez de m'attaquer sans en donner l'impression.

L'honorable M. Mazankowski: J'essaie tout simplement de faire un match nul parce que vous-même m'avez attaqué de façon subtile.

Le sénateur Muir: Je crois que vous n'êtes pas très au courant de ce qui se passe à North Sydney. Pourquoi le personnel de bureau qui s'y trouve a-t-il été transféré à Saint-Jean, à Terre-Neuve?

L'honorable M. Mazankowski: Aucun employé de bureau n'a été transféré de North Sydney à Saint-Jean. Seul un vice-président l'a été.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Excusez-moi, mais le CN a transféré son service de réservations de North Sydney à Saint-Jean.

L'honorable M. Mazankowski: C'est tout au plus une mesure de gestion. Par exemple, Air Canada a centralisé son service de réservations et l'a transféré à l'extérieur d'Ottawa. Nous n'intervenons pas dans ce genre de choses. J'ai demandé à la direction de CN Marine de rentabiliser ses opérations. Il y a à peine deux ou trois mois, je me suis fait taper sur les doigts pour avoir augmenté le prix du passage sur les traversiers. Nous avons dit qu'il fallait rentabiliser les opérations en étant plus efficaces, en réalisant de meilleures économies d'échelle et en réduisant les frais d'exploitation. Nous avons essayé de régler le problème des deux façons. Je ne peux pas d'une part demander à la compagnie de rentabiliser les opérations et, d'autre part, m'ingérer dans les décisions qu'elle prend pour y arriver. J'ai toujours dit que le problème de la main-d'œuvre devait être abordé avec humanité et compassion. J'espère que c'est le cas.

Le sénateur Muir: Je vous remercie de vos réponses. Je vous demanderais simplement de ne pas oublier le problème des habitants de l'Est et de l'étudier d'un peu plus près, si c'est possible, pour avoir une vue d'ensemble de la situation. Si on ne peut trouver aucune solution, peut-être faudra-t-il établir de nouvelles industries là-bas.

L'honorable M. Mazankowski: Je peux assurer au sénateur que je ne prends pas ses observations à la légère. Il est depuis longtemps un homme politique réputé à Ottawa et je sais qu'il parle avec conviction et sincérité et c'est donc avec le plus grand sérieux que je réfléchirai à ce qu'il m'a dit.

Le président: Je remercie le ministre et ses collaborateurs de leurs témoignages.

La séance est levée.

La séance reprend à 10 heures.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

[*Text*]

The Chairman: Honourable senators, we now have with us Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada. I believe Mr. Sinclair has an opening statement. Please proceed, Mr. Sinclair.

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada: Thank you, Mr. Chairman. With me are Mr. Lafleur, Assistant Administrator, Aviation Regulation, Air Administration, Transport Canada, and Mr. Dan Fiorita, our legal counsel, who has represented the Department of Justice and has assisted us greatly during the many years that we have been engaged in this particular task.

Mr. Chairman, we have prepared for your assistance and use a rather large, and perhaps intimidating, briefing book. Although it was prepared for my benefit and that of the minister, I thought it was of such good quality that we should make it available to members of the House committee, and, indeed, they found it extremely useful. Therefore, we have taken the liberty of making it available to members of this committee, in the hope that they might also find it of some use in understanding and following the various amendments to the Aeronautics Act and the basic rationale behind those amendments.

The Aeronautics Act was written just 16 years after the Wright brothers flew at Kitty Hawk, North Carolina, and it has not been changed substantively since that date. That is an immense tribute to those who wrote that piece of legislation some 65 years ago, but it also graphically points out the need for change, since we can all appreciate that significant changes have occurred in aviation since 1919.

One of the main reasons for the change is that we now find ourselves in the somewhat anomalous position of having a whole series of regulations, some of which are legal and some of which are not—and we cannot afford to tell anyone the ones that are not—coupled with a series of at least 47 different manuals and documents, all of which purport to have some vestige of authority in the field of aeronautics.

Honourable senators will recall the Dubin Commission on Aviation Safety. In part of his recommendations Mr. Justice Dubin urged in the strongest terms the completion of this task and the bringing up to date of aeronautics legislation in Canada. This is what we are dealing with today.

In the latter part of the 1970s there were three different attempts to bring a bill before Parliament; they all died on the order paper. However, those attempts at amendment were not nearly so comprehensive or so far-reaching as the scope of the amendments that we now have before us.

Mr. Justice Dubin, in his report, left us with some 247 recommendations for improvement in aviation safety. So far we have implemented approximately 190 of those; we have another 36 in various stages of implementation; and, finally, we have some 21 recommendations whose implementation is

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous recevons ce matin M. G. M. Sinclair, Administrateur de l'Administration canadienne des transports aériens du ministère des Transports. M. Sinclair a une déclaration à faire. Vous avez la parole, monsieur.

M. G. M. Sinclair, administrateur de l'Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada: Je vous remercie, monsieur le président. M'accompagnent M. Lafleur, Administrateur adjoint, Réglementation aérienne, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada et M. Dan Fiorita, notre conseiller juridique. Nous assumons ces fonctions depuis de nombreuses années, et M. Fiorita a toujours représenté le ministère de la Justice et nous a grandement aidé en tout.

Monsieur le président, nous avons préparé à votre intention un document d'information assez volumineux et peut-être même rébarbatif. Bien qu'il ait été rédigé pour mon information et celle du ministre, je l'ai trouvé si bien fait que j'en ai fait imprimer des exemplaires à distribuer aux membres du comité de la Chambre qui effectivement l'ont tous trouvé extrêmement utile. Nous avons donc pris la liberté d'en distribuer aussi des exemplaires aux membres de votre comité dans l'espoir qu'il les aide à comprendre les diverses modifications apportées à la Loi sur l'aéronautique et leur raison d'être fondamentale.

La Loi sur l'aéronautique a été rédigée 16 ans seulement après que les frères Wright aient piloté un avion à Kitty Hawk, en Caroline du Nord, et elle n'a pas vraiment subi de modifications de fond depuis. C'est tout à l'honneur de ceux qui l'ont rédigée il y a quelque 60 ans, mais cela met on ne peu plus en évidence l'urgence d'une refonte rendue d'autant plus nécessaire, comme tous en conviendront, par les progrès considérables réalisés dans l'aéronautique depuis 1919.

L'une des principales raisons de cette modification est que nous nous trouvons maintenant dans une situation assez anormale: nous avons une foule de règlements, dont certains sont même illégaux—vous m'excuserez, mais je ne peux pas me permettre de dire lequels—des règlements accompagnés d'au moins 47 manuels et documents qui ne font plus autorité que de façon symbolique dans le domaine de l'aéronautique.

Les honorables sénateurs se souviendront tous de la Commission Dubin sur la sécurité aérienne. Dans certaines de ses recommandations, le juge Dubin a insisté dans les termes les plus énergiques sur la nécessité de terminer notre travail de refonte et de mettre à jour notre loi sur l'aéronautique. C'est ce à quoi nous travaillons aujourd'hui.

Vers la fin des années 70, le gouvernement a tenté de présenter au Parlement trois projets de loi qui sont tous restés en plan au *Feuilleton*. Cependant, les modifications qu'ils proposaient étaient loin d'être aussi exhaustives ou d'une aussi grande portée que celles qu'on trouve dans le projet de loi que nous étudions aujourd'hui.

Le juge Dubin, dans son rapport, a recommandé 247 améliorations à la sécurité aérienne. À ce jour, quelque 190 sont déjà en vigueur, 36 autres en sont à diverses étapes de leur application et, enfin, la mise en œuvre des 21 qui restent est tributaire

[*Text*]

dependent upon passage of legislation such as this bill to amend the Aeronautics Act.

This initiative has been based not only on our desire to modernize and up-date the legislation, but also on a determined desire by the aviation industry to see the legislation and the regulations modernized and the various pieces of authoritative material that pertain to aeronautics brought up to date.

We have agreed with the industry, as a result of extensive consultation, that all of the material in those 47 different documents and manuals to which I referred earlier should be consolidated in regulations, —so that there would be only one authoritative source of material and a prescribed method, with some discipline in it, for changing the rules of the game.

So while it may appear that we have a large amount of regulation, in effect, when you consider the totality of what existed previously and that which is now proposed, we will probably have less regulation than before.

At this point in time we have put out, for consultation with the industry, extensive concept papers covering the general format of where we would propose to go in regulation. Those concept papers were distributed to industry back in 1982. Since that time we have been engaged in consultation and discussion with them to elicit their comments on the papers.

We have now moved to a further stage, namely, the preparation of technical drafts of the regulations, which we have also put out to industry for consultation; and at this point in time we have delivered to the industry technical drafts of all regulations, except in the areas of air navigation operations and air worthiness.

During the calendar year 1985 we will have passed the 50 per cent mark in the delivery of technical drafts on those two remaining areas to the industry, and by June 1986 I expect that we will have placed all of the technical drafts of all regulations in the hands of the industry.

Therefore, there has been, is, and will continue to be very extensive consultation not only with those in industry but also with those in the associations and the unions with regard to the provisions of the Aeronautics Act.

During the passage of the bill through the committee stage in the House of Commons, before the House committee on transport, there were relatively few interventions of a major nature. Perhaps the best criterion that I could offer to you is that there has been, is, and will continue to be extensive consultation on this particular piece of legislation.

There is an incentive for us to consult on the legislation, because, if we do not and do not take into account the problems that other people have with particular initiatives, we will find ourselves in the position of not being able to modernize the legislation, because parliamentarians will quite naturally want to see some of these issues resolved before the legislation reaches the parliamentary committee stage.

Therefore it is to our advantage, and it has been our strategy, to consult actively with those who have been involved in order to pursue this particular issue.

[*Traduction*]

de l'adoption de modifications à la Loi sur l'aéronautique, comme celles que contient le projet de loi C-36.

L'initiative fait suite non seulement à notre désir de moderniser la loi, mais aussi à l'intention bien arrêtée de l'industrie aéronautique de mettre à jour la Loi sur l'aéronautique, les règlements et les documents connexes.

Après de nombreuses consultations avec l'industrie, nous avons convenu avec elle que nous devions codifier tout ce que contiennent les 47 documents et manuels dont j'ai parlé tout à l'heure en un seul règlement régissant tous les domaines visés et que nous devions établir une procédure étayée de mesures disciplinaires pour changer les règles du jeu.

La réglementation dans le domaine de l'aéronautique peut donc sembler colossale, mais il suffit de comparer la masse de documents qui faisaient autorité auparavant et ce qui est maintenant proposé pour se persuader du contraire.

À l'heure actuelle, nous avons soumis à l'industrie des énoncés de principe détaillés sur le règlement que nous proposons de prendre. Ces documents ont été diffusés dans l'industrie en 1982. Depuis, nous consultons tous les intéressés pour recueillir leurs observations et étudier la question avec eux.

Nous sommes maintenant arrivés à l'étape de la rédaction de divers projets de règlement, au sujet desquels nous avons aussi consulté l'industrie; à ce jour, l'industrie a reçu des copies de tous les projets de règlement, à l'exception de ceux qui régissent la navigation aérienne et la navigabilité des aéronefs.

Au cours de l'année civile 1985, nous aurons transmis à l'industrie plus de la moitié des projets de règlements portant sur ces deux derniers sujets et, d'ici juin 1986, je crois qu'ils seront tous en sa possession.

Donc on consulte beaucoup, comme on l'a fait par le passé et on le fera dans l'avenir, les membres de l'industrie ainsi que des associations et des syndicats au sujet des dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

Durant l'étude du projet de loi par le comité des transports de la Chambre, il y a eu assez d'interventions importantes. Je crois qu'il en a été ainsi parce qu'il y a toujours eu beaucoup de consultations au sujet de cette loi.

Nous sommes motivés à consulter les intéressés à ce sujet, parce que si nous ne le faisions pas et si nous ne tenions pas compte des problèmes éprouvés par d'autres intervenants à propos de certaines mesures, nous ne pourrions pas moderniser la loi, parce que les parlementaires voudront, bien naturellement, que certaines de ces questions soient résolues avant l'étude de la loi en comité parlementaire.

Nous avons donc avantage, et c'est la stratégie que nous avons adoptée, à consulter les intervenants pour arriver à nos fins.

[*Text*]

During the passage of the bill through the House of Commons committee on transport, there was one substantive issue on which there was considerable debate. It concerned the subject of mandatory medical reporting.

During our investigation into this particular issue, we became convinced, as did many others, that the present system of voluntary reporting by a pilot to a civil aviation medical examiner did not go far enough for the enhancement of aviation safety.

So, we have proposed in the bill that there be mandatory reporting by physicians to civil aviation medical examiners, who are physicians, of any condition that comes to their attention that would, in their opinion, render a pilot subject to disadvantage in the conduct of an aircraft.

We also propose a methodology by which this would be accomplished. The proposal that there should be mandatory medical reporting was accepted by all except the Canadian Owners and Pilots Association and the Canadian Airline Pilots Association, both of whom objected to it on the basis that it disturbed the bounds of confidentiality between a doctor and patient. They presented their arguments on this point to the committee of the House of Commons. After hearing from them, that committee decided that there should be mandatory medical reporting and that the precept advanced by the Department of Transport was reasonable.

As an indication of its reasonableness, I would point out to the committee that most provinces of Canada require such mandatory medical reporting for automobile drivers. Should we require less for pilots of aircraft, who may endanger not only themselves and the passengers they have in the aircraft, but innocent third parties on the ground, given that most accidents do occur either on approach or immediately after takeoff, which invariably means that the chances are that they may be flying over built-up areas. Therefore, we propose that there should be mandatory medical reporting.

During the past decade, there have been approximately six incidents involving cases where pilot incapacity for medical reasons has resulted in accidents and fatalities, the most recent being about a year ago in Toronto, when a pilot who had deliberately withheld medical information from the civil aviation medical examiner apparently became incapacitated, causing the crash of the aircraft and the death of two people on the approach to Toronto International Airport. That further serves to accentuate the point that we wish to make.

I would also point out to you that those with medical incapacities are only known to us after an incident. We do not know the ones who are flying now but should not be flying. We do know that there are people out there who have medical ailments, people who continue to pilot aircraft when they really should not. We believe that additional steps should be taken.

The method that we propose is not foolproof. It is one more step in the process. But surely we should require at least as much for aircraft pilots as we require for automobile drivers.

The methodology that we propose was objected to by the Canadian Medical Association. It proposed a different kind of

[*Traduction*]

Pendant l'étude du projet de loi par le comité des transports de la Chambre, il y a une question importante qui a été longuement débattue, le rapport médical obligatoire.

Durant notre étude sur cette question, nous avons acquis la conviction, comme bien d'autres, que le système actuel, qui n'oblige pas le pilote à se faire examiner par un médecin autorisé de l'aviation civile, ne contribue pas à l'amélioration de la sécurité aérienne.

Nous avions donc proposé dans le projet de loi d'obliger le médecin à communiquer à un médecin autorisé de l'aviation civile, des renseignements sur l'état de santé d'un pilote quand il juge qu'il est susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne.

Nous avons aussi proposé une méthode à suivre à ce sujet. La consultation médicale obligatoire a été acceptée par tous sauf la *Canadian Owners and Pilots Association* et l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes qui ont soutenu toutes les deux que cette proposition gênaient les rapports confidentiels qui existent entre le médecin et son patient. Ils ont présenté leurs arguments au comité de la Chambre des communes. Après les avoir entendu, le comité a tout de même décidé que la consultation médicale devait être obligatoire et qu'en fait le principe avancé par le ministère des Transports était raisonnable.

Pour montrer comme il est raisonnable, je soulignerai au comité que la plupart des provinces du pays exigent que les automobilistes subissent un examen médical. Devrions-nous être moins exigeants pour les pilotes d'avion qui peuvent mettre en danger non seulement leur vie et celle des passagers de l'avion, mais aussi des innocents au sol puisque la plupart des accidents se produisent avant ou juste après le décollage, alors que l'avion risque fort de survoler des régions habitées? Nous avons donc proposé de rendre la consultation médicale obligatoire.

Au cours de la dernière décennie, il y a eu environ six incidents où l'état de santé des pilotes a été la cause d'accidents et de pertes de vie, le dernier étant survenu il y a environ un an à Toronto quand un pilote qui avait délibérément caché des renseignements sur son état de santé à un médecin autorisé de l'aviation civile a éprouvé un malaise qui a causé l'écrasement de son avion et la mort de deux personnes à proximité de l'aéroport international de Toronto. Cet incident sert à appuyer l'argument que nous voulons faire valoir.

J'aimerais aussi faire remarquer que l'état de santé déficient des pilotes ne nous est connu qu'après l'incident. Nous ne savons pas qui pilote sans être en état de piloter. Nous ne connaissons pas les pilotes qui ont des problèmes de santé et qui continuent de piloter des avions alors qu'ils ne devraient pas le faire. Nous estimons que des mesures plus sévères doivent être prises.

La méthode que nous proposons n'est pas infallible. Elle ajoute une condition de plus. Mais nous devrions sûrement avoir au moins les mêmes exigences pour les pilotes d'avion que pour les automobilistes.

Notre méthode a aussi été contestée par l'Association médicale canadienne qui nous en a proposé une autre. Après avoir

[*Text*]

methodology to achieve the purpose. Upon examining the proposal of the Canadian Medical Association, we came to the conclusion that its proposal was superior to ours, with the result that we adopted, in its entirety, the proposal of the Canadian Medical Association as to how this process should take place.

The Canadian Medical Association, quite naturally, wished to make absolutely sure that its members were protected from any civil liability which might pertain upon the disclosure of such information. We believe that to be a reasonable position for that association to take.

We adopted the proposal of the CMA in its entirety, and a spokesman for that association has indicated to us that that association would be happy to assist us in the implementation of that methodology—an offer which we would be very happy to take up at the appropriate time, if this legislation is approved by Parliament.

During committee consideration of the bill by the other house, there were several amendments proposed by the various parties who appeared before the committee. A great many of the proposed amendments, which tended to be of a clarification nature generally, were considered to be of merit, with the result that the great majority were accepted and embodied in the bill. We believe that those amendments did strengthen the bill. Certainly, they addressed some of the few remaining problems that some of the particular associations and unions had.

Mr. Chairman, the Aeronautics Task Force within the Department of Transport has been engaged in this task for six to seven years now. I believe that we have done a very thorough job in a major piece of legislation. I would refer you to the testimony of some of the associations wherein each started off by making a statement expressing very strong support for what is in the legislation and urging its early passage. We certainly agree with that. We have come a very long way. We are getting very close to the fruition of that work whereby we can begin to implement the results of that exercise in concert with the industry and the associations and unions involved, thus giving Canada a modern aeronautical environment, a clear set of rules, a clear source from which to get information on those rules, and a disciplinary process, with adequate public notice of any change in those rules.

One can imagine the confusion and consternation in industry and other circles at having potentially to scrutinize 47 different documents in order to be sure of having all of the information on a particular subject before taking a particular action.

We believe that that clarification will substantially improve compliance with a desired set of rules. We therefore hope that our briefing to this committee will assist in your deliberations toward that end.

That concludes my opening statement, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sinclair. Senator MacDonald (Halifax) will be the lead questioner.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I had the opportunity to observe two of the meetings of the committee of

[*Traduction*]

examiné sa proposition, nous sommes arrivés à la conclusion qu'elle était meilleure que la nôtre et nous l'avons adopté entièrement.

Bien naturellement, l'Association médicale canadienne voulait s'assurer que ses membres étaient protégés contre toute responsabilité civile découlant de la divulgation de renseignements médicaux. Nous estimons que c'est une exigence légitime de sa part.

Nous avons adopté la méthode proposée par l'association dans sa totalité et l'un de se porte-parole nous a indiqué que son organisme serait heureux de nous aider à la mettre en œuvre, offre que nous accepterons volontiers en temps opportun si la loi est adoptée par le Parlement.

Au cours de l'étude du projet de loi par un comité de l'autre endroit, plusieurs amendements ont été proposés par les différents témoins. Beaucoup des amendements proposés, qui en général avaient pour but d'apporter des précisions à la loi, ont été jugés légitimes, et la majorité ont été acceptés et incorporés au projet de loi. Nous croyons qu'ils consolident le projet de loi. Il est certain qu'ils règlent des problèmes éprouvés par des associations et des syndicats.

Monsieur le président, le groupe de travail sur l'aéronautique du ministère des Transports s'en occupe depuis six ou sept ans. Je crois que nous avons fait un travail sérieux au sujet d'une loi importante. Je vous renverrez aux témoignages de certaines des associations qui ont toutes commencé par exprimer leur appui très ferme pour la loi et ont insisté pour qu'elle soit adoptée le plus tôt possible. Nous sommes assurément d'accord. Nous avons accompli beaucoup. Nous sommes tout près de récolter le fruit d'un travail réalisé en collaboration avec l'industrie ainsi que les associations et les syndicats intéressés en vue de donner au Canada des conditions aéronautiques modernes, un ensemble de règles claires, une source d'information précise à leur sujet, des mesures disciplinaires et un système d'information publique suffisant au sujet de la modification des règles.

On peut imaginer la confusion et la consternation de l'industrie et d'autres milieux à l'éventualité d'avoir à étudier 47 documents différents pour vérifier lequel fournit tous les renseignements nécessaires sur un sujet particulier avant de pouvoir agir.

Nous croyons qu'un ensemble de règles clair facilitera considérablement la pratique. Nous espérons donc que le mémoire que nous présentons au comité l'aidera à mener ses travaux en vue de cet objectif.

Cela met fin à ma déclaration préliminaire, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sinclair. Le sénateur MacDonald (Halifax) posera la première question.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, j'ai eu l'occasion d'assister à deux des séances du comité de la

[*Text*]

the House of Commons. While Mr. Sinclair has been very generous in complimenting the original draftsman of the 1919 act, I must say that I have been enormously impressed, as have others, with the incredible thoroughness with which Mr. Sinclair and his officials have approached this task. They have cast the widest web of consultation. To me, it is a magnificent example of how a highly trained bureaucracy works. I congratulate them.

In your opening statement, Mr. Sinclair, you made reference to the fact that the first act came into being some 16 years after the Kitty Hawk flight. I recognize that that is regarded as the official beginning of flight. However, I would appreciate it if you would throw in, on behalf of Senator Macdonald (Cape Breton) and myself, the first Commonwealth flight. Senator Macdonald (Cape Breton) practised law for many years in and around Baddeck, and my mother was born only a few miles from there. We would appreciate a little bit of publicity for Alexander Graham Bell and the pilot, Mr. McCurdy, and Casey Baldwin, and all of the original Cape Breton pioneers involved in the first Commonwealth flight.

You touched on the matter of airworthiness. I have been briefed to believe that this now is contained in the powers of the minister. What is the changing atmosphere with regard to airworthiness in terms of matters involving certification and familiarization, and matters of that kind?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as one can well imagine, between 1919 and the present time, there have been significant changes in the airworthiness of aircraft and certainly in airworthiness requirements. The powers that have been included in the new act, which incorporates all the powers that are in the existing act, concern the following: the air worthiness of aeronautical products; the importation of aircraft from foreign countries into Canada and the requirements for certification of those aircraft as imposed by Canadian authorities; the special requirements in Canadian regulations, which may not appear in regulations of other countries, that have to be satisfied before an aircraft can be properly certified for use in Canada; improved record keeping necessary in aircraft logs to ensure that the appropriate maintenance has taken place and that any necessary airworthiness directives have in fact been incorporated into that aircraft; and the licensing of individuals who perform airworthiness services on aircraft.

Senator MacDonald (Halifax): As I understand it, there are few nations, if any, that are building, I think the expression is, whole aircraft. This situation gives the minister the power to begin bilateral negotiations which lead to common certification, does it not?

Mr. Sinclair: It would probably border on reciprocity. For instance, in 1984 we concluded an airworthiness bilateral agreement with the United States which provides the next thing to reciprocity in terms of airworthiness certification of aircraft in both countries, subject also to any special requirements which an individual country might have, and Canada has some special requirements.

At this point we are actively pursuing whether or not that kind of agreement is possible to arrange with other major air-

[*Traduction*]

Chambre des communes. Si M. Sinclair a félicité en termes élogieux l'auteur de la loi de 1919, je dois avouer avoir été très impressionné, comme les autres, par l'incroyable rigueur avec laquelle M. Sinclair et ses fonctionnaires se sont acquittés de leur tâche. Ils ont fait un excellent travail de consultation. A mon avis, c'est un exemple magnifique de l'efficacité des fonctionnaires. Je les félicité.

Dans votre déclaration préliminaire, monsieur Sinclair, vous avez rappelé que la première loi est entrée en vigueur environ 16 ans après le vol de Kitty Hawk. Je reconnais qu'il est censé avoir marqué le début de l'aviation. Toutefois, j'aimerais que vous souligniez, au nom du sénateur Macdonald (Cap Breton) et en mon nom personnel, le premier vol du Commonwealth. Le sénateur Macdonald (Cap Breton) a exercé le droit pendant de nombreuses années à Baddeck et dans la région avoisinante, et ma mère est née à peine à quelques milles de là. Nous aimerions que l'on fasse un peu de publicité pour Alexandre Graham Bell et le pilote, M. McCurdy, ainsi que Casey Baldwin et tous les pionniers du cap Breton qui ont participé au premier vol du Commonwealth.

Vous avez parlé de la navigabilité. J'ai cru comprendre que dans le moment elle est comprise dans les pouvoirs du ministre. Quelle est l'évolution à ce sujet pour ce qui est notamment de l'accréditation et la familiarisation?

M. Sinclair: Monsieur le président, comme on peut se l'imaginer, depuis 1919 la navigabilité des aéronefs a beaucoup évolué tout comme les exigences à ce sujet. Les pouvoirs inscrits dans la nouvelle loi, qui englobent tous ceux de la loi actuellement en vigueur, visent les domaines suivants: la navigabilité des produits aéronautiques, l'importation des avions étrangers au Canada, les conditions d'accréditation de ces avions par des fonctionnaires canadiens, les normes que les avions doivent respecter pour voler au Canada et qui sont différentes de celles des autres pays, la tenue minutieuse du livre de bord pour assurer que l'entretien voulu a été effectué et que les directives nécessaires ont été appliquées et l'octroi de permis à ceux qui veillent à la navigabilité des avions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si je comprends bien, il y a peu ou pas de pays qui construisent, je pense que c'est l'expression utilisée, des avions au complet. Cette situation confère au ministre le pouvoir d'entreprendre des négociations bilatérales en vue d'une accréditation commune, n'est-ce pas?

M. Sinclair: On se limitera probablement à des accords de réciprocité. Par exemple, en 1984, nous avons conclu un accord bilatéral de navigabilité avec les États-Unis qui se rapproche de l'accord de réciprocité pour ce qui est de l'accréditation des avions des deux pays en matière de navigabilité, sous réserve des conditions spéciales que l'un ou l'autre des pays peut avoir, et le Canada en a.

A l'heure actuelle, nous cherchons à savoir si pareil accord peut être conclu avec les autres gros fabricants d'avions du

[*Text*]

craft manufacturing countries in the world, such as France, West Germany, Italy, the United Kingdom and so on, to see whether we have enough commonality within the regulations to embark on an international bilateral agreement which would move us toward common international standards for the airworthiness of various kinds of aircraft.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I would like to join the other senators in congratulating the officials in finally getting the legislation to this stage. I know that several unsuccessful attempts have been made. I am interested in the question of medical reporting. You mentioned that you want to bring it up to at least the standard with regard to automobile drivers in the provinces. I hope that you exceed that standard—certainly that of the Province of Saskatchewan, where I have had some experience with the issuance of automobile licences.

Where does the onus lie? If an individual goes to a doctor of any kind and it is determined that he or she has something seriously wrong with them, the doctor may not know, unless he knows the individual privately, that he or she is an airline pilot.

Mr. Sinclair: The onus lies with the individual pilot in the first instance. The proposed regulation would require him, as it does now, to disclose to the medical practioner the fact that he is a pilot. If that disclosure is made—and he is the only one who can make the disclosure, unless the physician has a personal knowledge of the individual—then the physician is on notice that, if he discovers anything in his examination which may be detrimental to aviation safety, he is required to report it to a civil aviation medical examiner, who is a doctor appointed by the Department of National Health and Welfare on our behalf to conduct civil aviation medical examinations. That individual will then be referred to a civil aviation medical examiner who would require any additional testing or examinations necessary to determine whether that pilot should continue to exercise the privileges of his or her licence.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Are all pilots required to present a medical certificate at the time they renew their licenses?

Mr. Sinclair: All pilots over the age of 40 years are required to have a required to have a medical examination at least every two years. Pilots who work for the air carriers such as Air Canada, CP Air and PWA are required to have an exhaustive physical examination every six months.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): So the pilot must present a medical certificate of his examination when he renews his licence?

Mr. Sinclair: A pilot under 40, for example, is required, as a condition of his licence, to have a medical examination every two years; that examination must be validated in his pilot's records.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake):I am intrigured by your comparison to automobile drivers.

Mr. Sinclair: It is not so much the fact of licensing. What is required in the provinces is that, if a medical practioner becomes aware of any medical condition in a patient whom he

[*Traduction*]

monde comme la France, l'Allemagne de l'Ouest, l'Italie, le Royaume-Uni, c'est-à-dire à déterminer s'il existe assez de points communs entre les règlements de tous ces pays pour conclure un accord bilatéral international établissant des normes communes pour la navigabilité de différents types d'avion.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): J'aimerais me joindre aux autres sénateurs pour féliciter les fonctionnaires qui ont permis que la mesure législative en arrive à cette étape. Je sais que plusieurs tentatives infructueuses ont été faites. Je m'intéresse à la question des rapports médicaux. Vous avez déclaré que vous vouliez au moins être aussi exigeant que les provinces le sont dans le cas des automobilistes. J'espère que vous le serez davantage, surtout dans la province de la Saskatchewan dont je connais les formalités de délivrance de permis de conduire.

À qui la responsabilité incombe-t-elle? Le médecin peut bien découvrir que l'état de santé d'un de ses patients est grave sans savoir pour autant, à moins de le connaître personnellement, qu'il est pilote de ligne.

M. Sinclair: La responsabilité incombe d'abord au pilote. Le projet de règlement l'obligerait, comme il le fait actuellement, à indiquer au médecin qu'il est pilote. Quand le médecin en a été mis au courant par son patient qui est le seul à pouvoir le dire à moins que le médecin le connaisse personnellement, il saura que, si l'examen médical révèle que l'état de santé du patient peut nuire à la sécurité aérienne, il est tenu de le faire savoir à un médecin de l'aviation civile, nommé par le ministère de la Santé et du Bien-être social en notre nom pour effectuer les examens médicaux de l'aviation civile. Le pilote devra le consulter pour subir d'autres tests et examens visant à déterminer s'il peut continuer de piloter.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Les pilotes sont-ils tous obligés pour obtenir un permis de présenter un certificat médical à un moment bien défini?

M. Sinclair: Tous les pilotes de plus de 40 ans doivent subir un examen médical une fois par année. Ceux de mois de 40 ans tous les deux ans. Les pilotes qui travaillent pour des transporteurs aériens comme Air Canada, CP Air et PWA doivent subir un examen médical complet tous les six mois.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Le pilote doit donc présenter un certificat médical pour le renouvellement de son permis?

M. Sinclair: Le pilote de moins de 40 ans doit subir un examen médical tous les deux ans pour conserver son permis, et cet examen doit être validé dans son dossier.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Je suis intrigué par votre comparaison avec les automobilistes.

M. Sinclair: La comparaison ne vaut pas tant pour l'octroi des permis. Les provinces obligent le médecin à signaler aux autorités compétentes le cas d'un patient qui est automobiliste et dont l'état de santé comporte un risque.

[*Text*]

knows to be an automobile driver, he is required to report it to the necessary authorities.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I hope it works better these days than it has worked in the past.

Mr. Sinclair: I have no knowledge of how well it is working. I am just aware of some of the requirements. We are saying that at least the same standard should apply to pilots.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Does this bill affect air traffic controllers?

Mr. Sinclair: It does, in that the same provisions would apply to an air traffic controller.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I am not talking about their health but about control generally. You will recall that some time ago there was a tremendous crisis in the air traffic control industry regarding bilingualism. Some very serious charges were made at the time and it was felt that there could be terrible problems. Are air traffic controllers allowed to use both official languages? If so, has that caused any problems?

Mr. Sinclair: Certainly, there have been no disasters. We believe that bilingual air traffic control is completely safe. We have proved it by simulation and in practice. It has been accepted by the pilot community. I believe it is now accepted by the air traffic control community. If you wish a criterion for such a statement, I refer you to the fact that the last stage of the recommendations of the royal commission on bilingualism were implemented last October between the Atlantic region and the Quebec region involving the transference of control of certain air space from Moncton to Montreal. I doubt that you read anything about it in the press. I think the fact that we were able to handle that transfer in conjunction with the controllers, with whom we have a very good realtionship, was a very positive step. As a further criterion, I point out the fact that we achieved a new collective agreement with the Air Traffic Control Association earlier this year; that was done at the table, without the need of a third party. I don't think you read very much about that in the press either. It is a shame that the good things that happen in labour relations do not appear to be news worthy. I think we have established with air traffic controllers a good working relationship. A large part of the credit is due to the air traffic controllers themselves, who indicated two years ago that they would like to explore ways of establishing a better relationship. We were heartily in support of the suggestion and we have taken advantage of the opportunity over the past two years to try to develop that relationship.

Senator Turner: On page 4, under "Medical Information", the section requires physicians and optometrists to inform certain aeronautical patients . . . Who does "certain" include?

Mr. Sinclair: It includes pilots, air traffic controllers and anyone who has a licence which is dependent on a recertification of medical and physical competence.

[*Traduction*]

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): J'espère que ce système fonctionne mieux aujourd'hui que par le passé.

M. Sinclair: Je n'en ai pas la moindre idée. Je ne connais que certaines des conditions. Nous soutenons que les mêmes normes devraient s'appliquer aux pilotes.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Le projet de loi vise-t-il les contrôleurs aériens?

M. Sinclair: Oui, étant donné que les mêmes dispositions s'appliqueraient à eux.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Je ne parle pas de leur santé mais du contrôle en général. Vous vous rappellerez qu'il y a quelques temps il y a eu tout un émoi chez les contrôleurs aériens au sujet du bilinguisme. De graves accusations ont été portées à cette époque et on a jugé qu'elles pourraient causer de graves problèmes. Les contrôleurs aériens ont-ils le droit d'utiliser les deux langues officielles et, dans l'affirmative, cette situation cause-t-elle des problèmes?

M. Sinclair: Il n'y a sûrement pas eu de catastrophe. Nous croyons que l'utilisation des deux langues officielles pour le contrôle aérien est tout à fait sécuritaire. Nous l'avons prouvé tant dans les cas de simulation que dans la pratique. Le bilinguisme est accepté par les pilotes. J'imagine qu'il l'est maintenant par les contrôleurs aériens. Si vous voulez la preuve, je vous indiquerait que la dernière étape des recommandations de la Commission royale d'enquête sur le bilinguisme a été mise en œuvre l'automne dernier entre la région de l'Atlantique et celle du Québec en ce qui a trait au transfert du contrôle de l'espace aérien entre Moncton et Montréal. Je doute que vous ne lisiez quoi que ce soit là-dessus dans la presse. À mon avis, je crois qu'il est très encourageant que nous ayons pu effectuer ce transfert en collaboration avec l'association des contrôleurs avec laquelle nous entretenons de bonnes relations. Comme autre preuve, je vous souligne que nous venons de conclure une nouvelle convention collective avec l'Association des contrôleurs aériens plus tôt cette année sans avoir eu à faire intervenir de tierce partie. Je ne crois pas que vous en entendiez beaucoup parler non plus dans la presse. Il est dommage que les bons coups qui arrivent dans les relations de travail ne paraissent pas valoir la peine d'être annoncés. Je pense que nous avons établi de bonnes relations de travail avec les contrôleurs aériens. Une bonne partie du crédit revient aux contrôleurs eux-mêmes qui ont indiqué il y a deux ans qu'ils aimeraient explorer des moyens d'établir de bonnes relations. Nous étions tout à fait d'accord et nous avons tenté au cours des deux dernières années de travailler en ce sens.

Le sénateur Turner: A la page 4, à la rubrique renseignements médicaux, l'article oblige les médecins et les optométristes à informer certains patients du milieu de l'aviation. Le terme certains englobe qui au juste?

M. Sinclair: Il comprend les pilotes, les contrôleurs aériens et quiconque a un permis dont le renouvellement exige que le détenteur ait subi un examen médical prouvant qu'il est en bonne santé.

[*Text*]

Senator Turner: At the present time there is a hijacking in progress in another part of the world. It could happen in this country. Is there anything in the rules that could take care of that situation?

Mr. Sinclair: One of the very few amendments that over the years have been made to the Aeronautics Act has dealt with the issue of security. We believe that in the present legislation, as well as in the one before us, we would have all of the legislative and regulatory power necessary. But each one of these legal actions is a separate circumstance in itself and there is not necessarily anything in legislation that would assist in its resolution. The best I can say is that there is nothing in the legislation—no absence of legislative power—that would cause any impediment to us to act.

Senator Turner: Apparently they seem to be carrying guns. How do they get them on the aircraft, if they go through security?

Mr. Sinclair: Senator, I do not know how they got the weapons on the aircraft in Athens. There is a lot of speculation about that at the present time, and until the facts are determined it would not be useful for me to speculate. Suffice it to say that I believe that in Canada we have a good security screening system that has served us reasonably well. We have not been the subject of a hijacking in over 10 years. I hope that is not a statement that will come back to haunt me. I believe we have all reasonable measures in place.

The biggest problem we have is of people complaining that we have too much security at Canadian airports. They believe they should not be subject to having to go going through those little stalls, having people with instruments frisk them, and having their hand baggage put through X-ray machines.

I believe strict adherence to that kind of practice is indicated, and the system should pick up any foreign objects that might be useful to a hijacker in his attempt to take over an airplane.

Senator Turner: If a person has nothing to hide, then the security should not bother him. I believe our security is first class. I believe that people should be happy about the precautions taken, because hijacking is not happening in this country.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Concerning the security aspect, are the contracts for security issued by your department to all airports operated by the federal government?

Mr. Sinclair: Yes.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Does one contract apply all across Canada, or are there several?

Mr. Sinclair: They tend to be localized.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): How is the decision made?

Mr. Sinclair: It is part of the normal government tendering and contracting process. Not too many firms are engaged in that kind of work. We contract with firms to supply people who can conduct that kind of work. We supply the capital equipment and we charge the airlines—I believe it is 20 cents

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Il y a actuellement un cas de piraterie aérienne dans une autre partie du monde. Cela aurait pu arriver au Canada. Y a-t-il dans les règles quoi que ce soit qui prévoit les mesures à prendre en pareilles circonstances?

M. Sinclair: L'une des rares modifications qui ont été apportées à la Loi sur l'aéronautique traite de la question de la sécurité. Nous estimons qu'aux termes de la loi actuelle ainsi que du projet de loi à l'étude, nous aurions tous les pouvoirs législatifs et réglementaires nécessaires. Mais chacune de ces mesures juridiques vise un cas particulier, et la loi ne renferme pas nécessairement une disposition qui aiderait à régler le problème. Tout ce que je peux dire, c'est qu'au niveau des pouvoirs, rien dans la loi ne nous empêcherait d'agir.

Le sénateur Turner: Il semble qu'ils portent des armes. Comment font-ils pour monter dans l'avion ainsi armés s'ils ont passé par la sécurité?

M. Sinclair: Sénateur, je ne sais pas comment ils y sont parvenus à Athènes. On spécule beaucoup à ce sujet et jusqu'à ce qu'on ait déterminé les faits, il ne m'apparaît pas très utile de faire des hypothèses. Disons simplement qu'au Canada, nous avons un bon système de sécurité qui nous sert raisonnablement bien. En plus de 10 ans, nous n'avons pas été victimes de la piraterie aérienne. J'espère que cette déclaration ne reviendra pas me hanter. Je crois que nous avons toutes les mesures raisonnables en place.

Notre plus gros problème, c'est que certains se plaignent de ce qu'il y ait trop de sécurité dans les aéroports canadiens. Elles croient qu'on ne devrait pas les faire passer par les cabines de détection, les faire fouiller à l'aide d'instruments et faire passer leurs valises à main par des machines à rayons X.

Je crois que la stricte observance de ces règles est tout indiquée, et que le système doit permettre de repérer tout objet qui pourrait permettre à un pirate de l'air de s'emparer d'un avion.

Le sénateur Turner: Si quelqu'un n'a rien à cacher, la sécurité ne devrait pas le gêner. Je crois que notre système de sécurité est de tout premier ordre. Il faudrait se féliciter des précautions prises, car il n'y a pas de piraterie aérienne au Canada.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): En ce qui concerne la sécurité, est-ce votre ministère qui adjuge les contrats aux divers aéroports exploités par le gouvernement fédéral?

M. Sinclair: Oui.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Y a-t-il un ou plusieurs contrats pour l'ensemble du Canada?

M. Sinclair: Ce sont des contrats locaux.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Comment en décide-t-on?

M. Sinclair: Le gouvernement procède par voie d'adjudication. Il n'y a pas beaucoup d'entreprises qui œuvrent dans ce domaine. Nous concluons des contrats avec des entreprises pour qu'elles nous envoient des spécialistes pour effectuer ce type de travail. Nous fournissons le matériel et fixons un prix

[*Text*]

per passenger—to partially cover the cost of that security process.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Would that be on a regional basis?

Mr. Sinclair: Yes.

Senator Turner: I believe there was an announcement in the press yesterday to the effect that in eight cities across Canada you are removing the Royal Canadian Mounted Police. You are now going to have commissionaires as security people. Will they have the power to arrest? Who will be at the airport with the power to arrest? Are you going to have to call on the city police?

Mr. Sinclair: Those people, such as commissionaires or ordinary security people with whom we might contract, will not have the power to arrest. They will have to bring in the local police force, which has the jurisdiction in the area in which the airport is situated.

However, the decision to remove the RCMP from those airports resulted from a study done by the RCMP, ourselves and the air carriers involved. The collective wisdom was that we did not need RCMP constables full-time at those airports, because there was not the need for a police officer on a full-time basis; the frequency of need for the services of a police officer with powers to arrest was so infrequent as not to be warranted, and in those particular cities the response time of the local police force was sufficiently good that they could provide the requisite service.

Senator Turner: I noticed one in Ontario who wore an RCMP uniform but who was a special constable. Does he get exactly the same pay as the regular RCMP?

Mr. Sinclair: I could not swear to that. I believe he would be close to entry scale pay. I do not believe they get the same amount of remuneration as a full constable in the RCMP. But you would have to ask the RCMP that. We do not pay them.

Senator Turner: My concern is that most of the airports are out in the boondocks, and there could be a serious delay before the police could get out to the airport. If a person escapes, he can be gone a long way, because there are all kinds of cars in which he could take off.

Mr. Sinclair: The standard that is generally accepted, certainly in the United States and Canada, is that if you can have police service within 15 minutes, then that is acceptable. Generally speaking, we found in the study that, on average, police service was available within seven to eight minutes.

Senator Turner: But if a person steals a car, he can go a long way in seven or eight minutes. If he were at the London airport, he could be away out toward Woodstock.

Mr. Sinclair: But if a person were going to steal a car, he might not steal it under the nose of an RCMP constable.

Senator Turner: But he may be working with someone else who is driving a car. Those people are smart. I believe this is something that we should be looking at.

Mr. Sinclair: The only thing I can say, senator, is that we had the benefit of RCMP advice in this study. They par-

[*Traduction*]

aux compagnies aériennes—20 cents par passager, je crois—afin de couvrir partiellement les frais de ce système de sécurité.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Est-ce à l'échelle régionale?

M. Sinclair: Oui.

Le sénateur Turner: Je crois qu'on annonçait hier dans le journal que vous retirez la GRC de huit villes canadiennes. Vous allez remplacer les agents de la GRC par des commissaires à la sécurité. Auront-ils le pouvoir de procéder à des arrestations? Qui aura ce pouvoir dans les aéroports? Va-t-il falloir appeler la police municipale?

M. Sinclair: Les commissaires ou agents de sécurité avec lesquels nous conclurons des contrats n'auront pas ce pouvoir. Ils devront faire intervenir la police local de laquelle l'aéroport relève.

La décision de retirer la GRC de ces aéroports fait suite à une étude que nous avons effectuée de concert avec la GRC et les transporteurs aériens intéressés. Tous sont convenus qu'il n'était pas nécessaire d'avoir des agents de la GRC à temps plein dans ces aéroports, non plus que des agents de police. Les services d'un agent de police habilité à procéder à des arrestations sont très peu souvent requis; de plus, dans ces villes, la police locale peut intervenir assez rapidement et peut donc assurer le service voulu.

Le sénateur Turner: J'ai vu en Ontario un agent qui portait un uniforme de la GRC mais c'était un agent spécial. Touche-t-il le même traitement que les autres agents de la GRC?

M. Sinclair: Je ne pourrais le jurer. Son salaire doit se situer au premier échelon. Je ne crois pas qu'il touche le même traitement que les autres. Mais il faudrait le demander à la GRC. Ce n'est pas nous qui les payons.

Le sénateur Turner: Ce qui me préoccupe, c'est que la plupart des aéroports sont éloignés des villes et qu'il pourrait donc s'écouler beaucoup de temps avant que la police puisse intervenir. Si la personne s'échappe, elle peut faire beaucoup de chemin; il y a toutes sortes de voitures qu'elle peut utiliser.

M. Sinclair: La norme généralement acceptée, en tous cas aux États-Unis et au Canada, est un délai d'intervention de 15 minutes. En règle générale, nous avons constaté au cours de notre étude que le temps moyen d'intervention de la police était de sept à huit minutes.

Le sénateur Turner: Mais si une personne vole une automobile, elle peut faire beaucoup de chemin en sept ou huit minutes. Si elle était à l'aéroport de London, elle peut s'être rendue assez loin en direction de Woodstock.

M. Sinclair: Mais si une personne voulait voler une automobile, elle ne pourrait le faire sous le nez d'un agent de la GRC.

Le sénateur Turner: Mais il peut travailler avec un complice qui conduit une automobile. Ces personnes sont futées. Je crois que c'est un aspect que nous devrions considérer.

M. Sinclair: Tout ce que je peux dire, sénateur, c'est que nous avions les conseils de la GRC dans cette étude. La GRC y

[*Text*]

ticipated in it, and it was their professional opinion that RCMP constables were not needed at those airports.

Senator Turner: But all police forces make mistakes too.

Senator Macdonald (Cape Breton): May I get back for a moment to the reporting of medical information. Regarding fitness, there is reference to a condition that might constitute a hazard to aviation safety. Is there any standard that has been given to the ordinary doctor as to what would constitute a hazard?

Mr. Sinclair: No, there is no standard that is given to him. I am not sure that there is even a standard in the medical profession. I believe they have to assess each patient and make a professional judgment as to whether or not he has a condition that would be a hazard to aviation safety. Even individuals who have had heart attacks have had their licences reinstated upon medical judgment that they were now fit and able to exercise the privileges of a licence.

So we have left it in the opinion of the local physician. The local physician is not a trained aviation medical specialist, but he can at least throw up a red flag and say to those who are aviation medical examiners, "You should have a look at Mr. Jones. I think he may have a condition that warrants a more serious examination by someone who is professionally qualified in these areas"; and that is what will take place.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator MacDonald (Halifax): Concerning the proposed establishment of the civil aviation tribunal, as I understand it, Mr. Justice Dubin made certain recommendations which were then enlarged upon, or changed, or amended. This may be a tedious question, but can you give us the general background. As I understand it, this is a rather unique situation that we have developed in the whole matter of this tribunal. Can you tell us what Mr. Justice Dubin recommended and what now appears?

Mr. Sinclair: Mr. Justice Dubin recommended that there should be a civil aviation appeal tribunal to provide a right of natural justice, if you will, for those who are subject to enforcement actions, in order that they could have an appeal process that would be independent of the institution that levied the charge on them.

Senator MacDonald (Halifax): And those charges, in the first instance, were in the department.

Mr. Sinclair: Yes; and in breach of the regulations our enforcement officers would lay a charge against the individual for the infraction that had occurred.

Senator MacDonald (Halifax): It was not a tribunal within the department.

Mr. Sinclair: No. It was a review process within the department. However, certain members of the aviation industry perceived it to be a conflict of interest that those who were sitting as prosecutors were also sitting as the judge and jury—namely, that the air administration was fulfilling all of those functions. They felt that was a conflict of interest and that perhaps a more fair and equitable approach would be to have a separate

[*Traduction*]

a participé et selon elle, la présence de ses agents n'était pas nécessaire à ces aéroports.

Le sénateur Turner: Mais tous les corps policiers font des erreurs.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Puis-je revenir un moment à la question des rapports médicaux. En ce qui concerne la bonne forme physique, il est question d'une condition qui pourrait constituer une menace pour la sécurité aérienne. Pour ce qui est de savoir ce qu'est une menace, le simple médecin a-t-il une norme à suivre?

M. Sinclair: Non, aucune norme ne lui est donnée. Je ne suis même pas sûr qu'il y en ait une dans la profession médicale. Je crois qu'ils doivent examiner chaque patient et déterminer selon leurs connaissances si l'état de la personne peut, ou non, constituer une menace pour la sécurité aérienne. Même des personnes qui ont fait des crises cardiaques ont réobtenu leur permis après que des médecins les ont jugées aptes à exercer les privilèges que confère un permis.

Nous nous fions donc à l'avis du médecin local. Ce n'est pas un spécialiste des problèmes liés à l'aviation, mais il peut au moins signalé à nos experts que l'état d'une personne qu'il a examinée peut exiger un examen plus approfondi. C'est alors ce qui se produira.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): En ce qui concerne le tribunal de l'aviation civile proposé, le juge en chef Dubin a, si je ne m'abuse, fait certaines recommandations qui ont ensuite été élargies ou modifiées. Ma question est peut-être ennuyeuse, mais pouvez-vous nous donner le contexte général. Sauf erreur, nous avons créé une situation assez unique en ce qui concerne ce tribunal. Pouvez-vous nous dire ce qui a été recommandé par le juge en chef Dubin et ce qui l'est maintenant?

M. Sinclair: Le juge en chef Dubin a recommandé la création d'une cour d'appel de l'aviation civile, de manière à reconnaître un droit naturel, si vous voulez, à ceux qui sont l'objet d'accusations, de sorte qu'ils puissent en appeler auprès d'un établissement indépendant de celui qui les a accusés.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et ces accusations ont été portées au ministère.

M. Sinclair: Oui; nos agents auraient accusé la personne d'avoir commis l'infraction en cause.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ce n'était pas un tribunal du ministère.

M. Sinclair: Non. C'était un processus d'examen du ministère. Toutefois, certains membres de l'industrie de l'aviation y ont vu un conflit d'intérêt dans la mesure où celui qui siégeait comme avocat siégeait aussi comme juge et jury; autrement dit, l'administration aérienne remplissait toutes les fonctions. On estimait que cela créait un conflit d'intérêt et qu'il serait peut-être plus juste et équitable de constituer un organisme

[*Text*]

body that would review some of those enforcement actions to determine whether they were properly and fairly done.

That is what Mr. Justice Dubin recommended. We have taken his recommendation and, in concert with the Department of Justice, have developed a general scheme under which the Civil Aviation Appeal Tribunal would work and would receive its general powers and its ability either to enforce the decision of the minister or to amend or change the decision of the minister in certain cases.

Where the matter involves the competency of a person to hold a licence, we believe that the final decision has to rest with the regulatory authority. The regulatory authority in itself must make that decision. While there is still provision for appeal to the tribunal, in cases such as that the tribunal does not have the authority to overturn the decision of the minister. It can only refer the decision back to the minister for further study.

There are certain standards that must be met to enable one to hold a licence. We do not believe that it would be proper to in fact subvert the regulatory agency by saying: "Well, this individual has a certain competence. We think he is OK. Therefore, you give him a licence."

Either the individual meets the standards or he doesn't. If it is felt that we have not properly applied the standards, then we will have them reapplied by parties other than those who did it originally. We feel very strongly that the regulatory authority, if it is to provide the function with which it is charged, must have the final decision-making authority on who is competent and who is not competent to hold a licence.

Senator MacDonald (Halifax): Can you pick one hypothetical example and take us through the route in terms of how all of these things would come into play? In doing so, I would ask you to go right back to the point where the individual gets his licence in the first place.

Mr. Sinclair: In applying for a licence, there are certain standards that an individual must meet, one of which is a medical examination. As well, there are certain proficiency standards that he must be able to demonstrate. Once licensed, he must continue to meet higher and higher proficiency standards as he progresses through successive stages.

If the individual is denied a licence on the basis that he does not meet the proficiency standard, he can engage in an appeal through the Civil Aviation Appeal Tribunal. The tribunal will make its decision within 30 days as to whether or not it will hold a hearing on the issue. If it is decided not to hold a hearing on the issue, the original decision stands. If it does decide to hold a hearing, a date convenient to all parties is set for the hearing of the applicant's complaint. The hearing would be conducted by a single member of the tribunal.

After hearing both sides of the argument, that panel of one will render its decision. If the decision is against the applicant, the situation is resolved as far as the minister is concerned. If the prospective pilot or applicant accepts the decision, the matter is resolved. However, if the pilot feels he still has not received an appropriate resolution of his problem, he can request a further hearing by the appeal tribunal. In the event that that request is granted, a panel of three will sit to hear the

[*Traduction*]

distinct chargé de déterminer si les mesures prises pour faire respecter la loi l'ont été à juste titre et en bonne et due forme.

C'est ce que le juge en chef Dubin a recommandé. A partir de cette recommandation, et de concert avec le ministère de la Justice, nous avons établi un cadre général dans lequel fonctionnera la cour d'appel de l'aviation civile et qui en détermine les pouvoirs généraux, y compris celui d'appliquer la décision du ministre ou de la modifier en certains cas.

Lorsque l'affaire met en cause la compétence d'une personne qui détient un permis, nous estimons que la décision finale appartient à l'autorité réglementaire. C'est elle qui doit prendre cette décision. Bien qu'il soit toujours possible d'en appeler au tribunal dans des cas comme celui-là, ce dernier n'a pas le pouvoir de casser la décision du ministre. Il ne peut que lui demander de la revoir.

Il y a certaines conditions auxquelles il faut satisfaire pour pouvoir détenir un permis. Ce serait corrompre le bureau de réglementation que d'intervenir parce qu'une personne a une certaine compétence et que nous estimons qu'elle devrait avoir un permis.

Ou la personne répond aux conditions, ou elle n'y répond pas. Si l'on estime que les normes n'ont pas été bien appliquées, nous les ferons appliquer de nouveau par des parties autres que la première. Selon nous, pour qu'elle puisse remplir la fonction qui lui est impartie, l'autorité réglementaire doit avoir le pouvoir de déterminer qui est assez compétent pour détenir un permis et qui ne l'est pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourriez-vous nous donner un exemple hypothétique pour nous montrer comment tous ces éléments entreraient en jeu? J'aimerais que vous partiez du point où la personne obtient son permis.

M. Sinclair: Lorsqu'elle présente une demande de permis, la personne doit remplir certaines conditions, et il lui faut notamment subir un examen médical. Il doit également répondre à certaines normes de compétence. Après avoir obtenu son permis, il doit continuer à satisfaire à des normes de compétence de plus en plus élevées.

Si le permis est refusé à un candidat sous prétexte qu'il ne satisfait pas aux normes de compétence, il peut interjeter appel par l'intermédiaire du tribunal d'appel de l'Aviation civile. Ce dernier décidera dans un délai de 30 jours s'il tiendra ou non une audience. S'il décide de ne pas tenir d'audience, la décision initiale demeure valable. S'il décide de tenir une audience, une date convenant à toutes les parties intéressées est fixée pour entendre la plainte du candidat. L'audience est dirigée par un seul membre du tribunal.

Après avoir entendu les deux parties, il rendra sa décision. Si elle est défavorable au demandeur, la question est réglée en ce qui concerne le ministre. Si l'aspirant pilote ou le demandeur accepte la décision, la question est réglée. Toutefois, si le pilote est d'avis que son problème n'a pas été réglé de façon appropriée, il peut demander une autre audience par l'intermédiaire du tribunal d'appel. Si cette demande est accordée, un

[*Text*]

case, at the conclusion of which it will make a determination on the merits.

That is the final stage in the process. In the application for a licence in the example I have quoted, the most the tribunal can do at any stage of this process is to refer the decision back to the minister for reconsideration. It does not have the power to change the decision.

Let me now move on to an example of a pilot committing an infraction of the regulations for which he is charged.

Exactly the same process takes place, except that in that kind of circumstance the appeal tribunal has the authority to take a final decision. It can either sustain the minister's decision, alter the minister's decision, or reject the minister's decision.

If either party is not satisfied, recourse can be had to the tribunal, which will sit as a panel of three, and whatever decision comes out of that is binding finally on both parties.

Senator MacDonald (Halifax): Prior to this, did a pilot charged with an infraction not have eventual recourse to the Federal Court?

Mr. Sinclair: I will ask Mr. Lafleur to respond to that.

Mr. R. Lafleur, Assistant Administrator, Aviation Regulation, Transport Canada: There is recourse to the Federal Court, as there is with respect to the decision of any administrative board in the federal structure. But it is only one as to process; that is, whether or not the decision was made in a manner which was fair, giving due notice, the opportunity to be heard, and the opportunity to have representation. There is no recourse to the Federal Court on the substance of the decision itself. That is the link that was missing and which this bill hopes to address.

Mr. Sinclair: I have been informed that there is no jurisdiction for the tribunal to hear an appeal from a refusal to issue a licence. I stand corrected on that particular point. Again, it is the competency rule.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): In laying out the powers of the tribunal, the proposed subsection 33(9) states:

> A decision of the Tribunal on an appeal under this Act is final and binding on the parties to the appeal.

But you say that there can be appeal to the Federal Court, though only on a question of process and not on the decision itself.

Mr. Sinclair: Yes.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): And if it has not been properly heard, the court could order the tribunal to re-hear the case?

Mr. Sinclair: Yes.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): What is the rationale in having the final decision rest with the tribunal? Is it because you feel that the tribunal would be much more

[*Traduction*]

jury composé de trois personnes siégera pour entendre l'affaire. Après quoi, il rendra sa décision en toute objectivité.

Il s'agit là de la dernière étape du processus. Dans la demande d'un permis, et dans l'exemple que je viens de donner, tout ce que le tribunal peut faire à n'importe quelle étape de ce processus est de renvoyer la décision au ministre pour réexamen. Le tribunal ne possède pas le pouvoir de modifier la décision.

Permettez-moi maintenant de passer à un exemple où un pilote est accusé d'une infraction au règlement.

Le processus est exactement le même sauf que dans ces circonstances le tribunal d'appel a le droit de rendre une décision définitive. Il peut approuver la décision du ministre, la modifier ou la rejeter.

Si l'une des parties n'est pas satisfaite, elle aura recours au tribunal qui se composera d'un jury de trois personnes. Quelle que soit la décision qu'il rendra, elle sera sans appel pour les deux parties.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Auparavant, le pilote accusé d'une infraction ne peut-il avoir recours à la Cour fédérale?

M. Sinclair: Je vais demander à M. Lafleur de répondre à cette question.

M. R. Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne, Transports Canada: Il est possible d'avoir recours à la Cour fédérale, tout comme c'est le cas en ce qui concerne la décision de n'importe quelle commission administrative fédérale. Elle ne concerne toutefois que le processus, notamment si la décision a été prise en toute équité, si préavis suffisant a été donné, si l'intéressé a pu être entendu et représenté. Il n'existe pas de recours à la Cour fédérale sur le fond de la décision elle-même. C'est ce qui manquait, et le projet de loi vise à remédier à cette situation.

M. Sinclair: J'ai été informé que le tribunal n'est pas compétent pour entendre un appel concernant un refus de permis. J'accepte la rectification de ce point particulier. Une fois encore, il s'agit de la règle de compétence.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Le paragraphe 33(9) précise les pouvoirs du tribunal:

> La décision rendue en appel par le tribunal est définitive.

Toutefois, vous déclarez qu'il est possible d'interjeter appel à la Cour fédérale, bien que ce soit seulement sur une question de procédure et non sur le fond de la décision.

M. Sinclair: Oui.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Et si l'affaire n'a pas été convenablement entendue, la cour pourrait ordonner au tribunal de la réentendre?

M. Sinclair: Oui.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Pourquoi laisser la décision définitive au tribunal? Pensez-vous que le

[*Text*]

expert in deciding these things than would a court? Is that the rationale?

Mr. Sinclair: Yes. In all probability, the case would involve a technical matter, and the tribunal is to be the final authority on that technical matter. If the tribunal does not follow due process in coming to its decision—in other words, if it does not give the individual a fair and complete hearing in accordance with the legislation—then it would be required to re-hear the case. The situation is much the same as that which exists under the labour legislation. Decisions rendered by the Labour Relations Board or the Public Service Staff Relations Board can only be challenged with respect to due process of law and not on the merits or lack of merits of a particular case.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): The individuals appointed to this tribunal, I take it in theory at least, should have some qualifications in the aviation industry.

Mr. Sinclair: I sincerely hope so, because that is both the strength and the Achilles' heel of the appeal tribunal process. If there are competent people on the tribunal, people with experience and knowledge in the field, it will be a good system; if there are not, it will not be a good system.

Senator MacDonald (Halifax): Heretofore, as I understand it, the department would from time to time lay a criminal charge in the case of an infraction. This has happened.

Mr. Lafleur: That is right. Under the current Aeronautics Act, the administration of Transport Canada has two avenues in the case of an enforcement action: one is to take action with respect to the licence or certificate by way of suspension; the other is to proceed by way of a summary conviction prosecution.

Because there are a very large number of technical provisions in the regulations, the infraction of which can lead to enforcement action, we have been obliged to use the courts extensively, as the technical infractions, in a very large number of cases, do not warrant or justify the suspension of licences or certificates.

By way of example, there is a requirement that an air carrier operating an aircraft carrying cargo must have a net by which to secure the cargo, thereby preventing it from moving around in the aircraft in the event that the aircraft dramatically changes its altitude in flight. If there is no net, that constitutes a technical infraction. However, it is not an infraction that would warrant our taking steps to suspend the operating certificate of the carrier or its licence. That would be much too dramatic. Therefore, we have to take action through the criminal courts by way of prosecution.

Our experience with the prosecution process has not been extremely good in terms of its contribution to air safety. The courts, by and large, see few cases dealing with aeronautics. They have demonstrated a limited knowledge of aeronautics.

[*Traduction*]

tribunal est plus compétent que la cour pour décider de ces questions? Est-ce la raison?

M. Sinclair: Oui. Selon toutes les probabilités, l'affaire engloberait une question de procédure et le tribunal doit être l'autorité suprême dans ce domaine. Si le tribunal ne respecte pas la procédure prévue pour aboutir à sa décision—en d'autres termes, s'il n'accorde pas à l'intéressé une audience équitable et complète, conformément à ce qui est prévu par la loi—il serait alors tenu de réentendre l'affaire. La situation est sensiblement la même que celle qui existe en vertu de la législation du travail. Les décisions rendues par le Conseil des relations de travail ou la Commission des relations de travail dans la Fonction publique ne peuvent être contestées qu'en ce qui concerne la règle de la procédure et non le bien-fondé d'une affaire.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Je suppose, que du moins en théorie, les personnes nommées à ce tribunal doivent posséder une certaine compétence dans le domaine aéronautique.

M. Sinclair: Je l'espère sincèrement, car il s'agit à la fois de la force et du talon d'achille du processus du tribunal d'appel. Si le tribunal compte des membres compétents qui possèdent de l'expérience et des connaissances dans le domaine, le système sera satisfaisant, ce qui ne sera pas le cas dans le cas contraire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): D'après ce que je comprends, le ministère a jusqu'ici déposé de temps à temps à autre des accusations au criminel en cas d'infraction. Cela s'est déjà produit.

M. Lafleur: C'est exact. En vertu de l'actuelle Loi sur l'aéronautique, l'administration de Transports Canada a deux moyens de faire appliquer la loi: l'un consiste à prendre des mesures en ce qui concerne le permis ou le certificat en procédant à sa suspension; l'autre est de procéder à la condamnation sur déclaration sommaire de culpabilité.

Étant donné que le règlement contient un grand nombre de dispositions dont le non-respect peut aboutir à une sanction, nous avons été obligés d'avoir fréquemment recours aux tribunaux étant donné que dans un grand nombre de cas les infractions ne justifient pas la suppression des permis ou des certificats.

A titre d'exemple, il existe une exigence selon laquelle un transporteur aérien exploitant un aéronef qui transporte une cargaison doit posséder un filet pour assujettir la cargaison et l'empêcher de se déplacer dans l'aéronef si celui-ci venait à changer brusquement d'altitude en vol. S'il n'y a pas de filet, cela constitue une infraction. Toutefois, il ne s'agit pas d'une infraction justifiant la suspension du certificat d'exploitation du transporteur ou son permis. La sanction serait trop sévère. En conséquence, nous devons entreprendre des poursuites par l'intermédiaire des tribunaux criminels.

Il ressort de notre expérience que le processus de poursuite a été extrêmement satisfaisant en vue d'assurer la sécurité aérienne. Dans l'ensemble, les tribunaux entendent peu d'affaires concernant l'aéronautique. Ils ont démontré que leurs connaissances étaient limitées dans ce domaine. Ils ne se rendent

[*Text*]

They do not always appreciate the full import of infractions. As a result, the fines have been exceptionally low.

Also, the process is time-consuming, and often the case will be heard many months after the events; so in terms of its deterrent value it is not very extensive. To overcome that difficulty, the act contains a new provision, allowing the imposition of civil penalties, monetary penalties, by the minister's staff, so that in the event of a technical infraction such as the one I described there would be authority for the minister to impose a $50 or $100 fine. The individual would then have access to the tribunal, if he felt that he had been unjustly treated in the application of that fine. It is a new system for Canada; it is an extremely well known and long-established system in the United States in civil aviation and in other areas, and the industry has made repeated representations for such a system in Canada. Up to this point we have been relying extensively on the prosecution process. The mechanisms in the Aeronautics Act would allow us now to use a civil penalty process, with an appeal to a tribunal composed of people who have experience and knowledge in aeronautics and can therefore appreciate the full import of a technical violation.

The Chairman: Honourable senators, if there are no further questions I will move the adjournment of the committee.

Thank you very much Mr. Sinclair, for your attendance and presentation. Also, my thanks go to your colleagues. Thank you very much.

Mr. Sinclair: It is a pleasure, sir. Thank you very much.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

pas toujours compte de la gravité des infractions. Il en résulte que les amendes ont été très faibles.

Le processus exige également beaucoup de temps, et l'affaire est souvent entendue plusieurs mois après que les événements se sont produits, de sorte que l'effet de dissuasion est faible. Pur surmonter cette difficulté, la loi contient une nouvelle disposition qui permet au personnel du ministre d'imposer des peines civiles et monétaires de sorte qu'en cas d'infraction du genre de celle que j'ai décrite le ministre pourrait imposer une amende de 50 $ ou de 100 $. L'intéressé peut alors faire appel au tribunal s'il pense qu'il a été injustement traité dans l'application de cette amende. Ce système est nouveau au Canada mais est très connu et établi depuis longtemps aux États-Unis dans l'aviation civile et dans d'autres domaines. L'industrie a demandé à maintes reprises l'adoption d'un tel système au Canada. Jusqu'à maintenant, nous nous étions grandement basés sur le processus de poursuite. Les mécanismes de la Loi sur l'aéronautique nous permettent maintenant d'utiliser le processus de pénalité civile, en interjetant appel auprès d'un tribunal composé de membres compétents en aéronautique qui peuvent de ce fait se rendre pleinement compte de la gravité des infractions.

Le président: Honorables sénateurs, s'il n'y a pas d'autres questions, je propose de lever la séance.

Monsieur Sinclair, je vous remercie infiniment de votre comparution et de votre exposé. Je remercie également vos collègues. Merci beaucoup.

M. Sinclair: C'est avec plaisir, monsieur. Je vous remercie infiniment.

La séance est levée.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Subject-matter of Bill C-44:

From Transport Canada, Canadian Surface Transportation Administration:

Mr. Nick G. Mulder, Administrator,

Mr. Mike E. Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation.

Subject-matter of Bill C-36:

From Transport Canada:

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. R. S. Lafleur, Assistant Administrator, Aviation Regulation;

Mr. D. Fiorita, Legal Counsel.

La teneur du Projet de loi C-44:

De Transports Canada, Administration canadienne du transport de surface;

M. Nick G. Mulder, administrateur,

M. Mike E. Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport de céréale.

La teneur du Projet de loi C-36:

De Transports Canada:

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. R. S. Lafleur, administrateur adjoint, Réglementation aérienne;

M. D. Friorita, conseiller juridique.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 25, 1985

Le mardi 25 juin 1985

Issue No. 9

Eighth Proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

Fascicule nº 9

Huitième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985

FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
intituled:
Interim Report on the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations

QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
intitulé:
Rapport intérimaire sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (or Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs:

Bielish	MacDonald (*Halifax*)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (ou Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate and the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat et du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, June 27, 1985

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto, has in obedience to the Order of Reference of Thursday, February 14, 1985, proceeded with that study and now presents the following interim report:

Your Committee has held 8 public meetings and has heard evidence from the Minister of Transport and officials from the Department of Transport, the Government of Saskatchewan, fire and police services and the private sector (*see appendix*). It has also received written briefs, including one from the Government of the Northwest Territories.

The subject-matter dealt with in the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*[1] (The Regulations) enacted pursuant to the *Transportation of Dangerous Goods Act*[2] (the Act) is a complex one. The Government is empowered by the Act to make regulations on diverse aspects of dangerous goods, hence the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, a 521-page document containing 88 pages of regulatory text and 433 pages of schedules and lists.

Certain parts of the Regulations came into force on January 23, 1985[3] and April 8, 1985.[4] Parts already in force are not regulatory in nature. In fact, the regulatory requirements as such contained in the Regulations are scheduled to come into force on July 1, 1985. Notwithstanding this, it cannot be said that they are "cast in stone", as they now stand. Two sets of proposed amendments have been published during the period your Committee was holding its hearings,[5] one of them containing 95 proposed modifications. Moreover, according to the testimony of Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements, Department of Transport, parts VI, VII and VIII are at this moment "skeletal parts".[6] Part XIV has yet to be published in the *Canada Gazette* Part I; this should be done in early 1986.[7]

Nevertheless, your Committee thinks it is necessary to report immediately on three points: first, the possible postponement of the date of implementation of the Regulations, which is scheduled to be July 1, 1985, second, the reciprocity of regulatory requirements between the U.S. and Canada, and third, the aspect of the enforcement of the Regulations.

With regard to the postponement of the coming into force of the Regulations, some organizations that appeared before your Committee were of the opinion that the implementation of the Regulations should be postponed. The suggested delay varies from two months to one year. Others said the date of July 1, 1985, was a suitable one. Your Committee was urged by some witnesses to support the coming into force of the Regulations on the scheduled date. Your Committee does not recommend that the date of the coming into force be changed. Many reasons directed this decision.

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 27 juin 1985

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déférée la teneur du *Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses* pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 14 février 1985, effectué cette étude et présente le rapport intérimaire suivant:

Le Comité a tenu huit séances publiques et a entendu les dépositions du ministre des Transports et de fonctionnaires du ministère des Transports, du gouvernement de la Saskatchewan, des services des incendies et de police et du secteur privé (*voir annexe*). Il a également reçu des mémoires dont une du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Le sujet dont traite le *Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses*[1] (le Règlement) adopté en vertu de la *Loi sur le Transport des marchandises dangereuses*[2] (la Loi) est complexe. En vertu de la Loi, le gouvernement est habilité à adopter des Règlements sur divers aspects des marchandises dangereuses; d'où le *Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses*, un document de 521 pages, dont 88 de texte réglementaire et 433 pages d'annexes et de listes.

Certaines parties du Règlement sont entrées en vigueur le 23 janvier 1985[3] et le 8 avril 1985.[4] Les parties déjà en vigueur ne sont pas de nature réglementaire. En fait, les exigences réglementaires comme telles contenues dans le Règlement doivent entrer en vigueur le 1er juillet 1985. On ne peut cependant pas dire qu'elles sont, dans leur forme actuelle, définitives. Deux séries d'amendements ont été proposées et publiées pendant que le Comité tenait ses séances publiques,[5] dont l'une contenant 95 propositions de modifications. De plus, selon qu'il appert du témoignage de M. John Monteith, directeur des exigences réglementaires au ministère des Transports, les parties VI, VII et VIII ont, à ce moment-ci, une «forme squelettique».[6] La partie XIV devrait être publiée dans la *Gazette du Canada*, Partie I, au début de 1986.[7]

Néanmoins, le Comité croit qu'il est nécessaire de faire rapport immédiatement sur trois points: premièrement, le report possible de la date d'entrée en vigueur du Règlement, prévue pour le 1er juillet 1985; deuxièmement, la réciprocité des exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis; et troisièmement, la question du personnel chargé de son application.

En ce qui a trait au report de la date d'entrée en vigueur du Règlement, certains organismes qui ont comparu devant le Comité étaient d'avis que l'entrée en vigueur du Règlement devrait être reportée. Les délais suggérés varient entre deux mois et un an. D'autres ont dit que la date du 1er juillet 1985 était convenable. Des témoins ont pressé le Comité de donner son appui à l'entrée en vigueur du Règlement à la date prévue. Le Comité ne recommande pas que la date d'entrée en vigueur soit changée. Cette décision s'impose pour plusieurs raisons.

First of all, non-compliance will not be the rule. Evidence of this lies in the efforts deployed by the private sector to prepare. Second, fire and police services testified that the implementation of the Regulations will greatly assist in ensuring that public safety is enhanced. Finally, your Committee believes that the government is well aware of possible problems during the initial period of implementation. More specifically, your Committee draws attention to a statement made by the Minister of Transport before your Committee that "during this initial period, prosecutions will be placed only where there is very serious and flagrant non-compliance. Our feeling is that, since we are carving new ground here, we do not want to paralyse the industry. We want to be as firm as necessary, but fair as well".[8]

As to the second point, concerns were expressed by some witnesses that the implementation of the Regulations would bring a situation where American and Canadian regulatory requirements would differ. Those witnesses told your Committee that as a result of this, the traffic between the two countries could experience impediments that would restrict its current movement. This possible problem has been addressed by the proposed amendments published in the *Canada Gazette* Part I on May 31, 1985, and your Committee is confident that, when enacted, those amendments will constitute a proper response to the concerns of carriers in this respect.

The third point your Committee wishes to report on immediately has to do with enforcement personnel. This aspect of the subject-matter appears to be as yet at an exploratory level. Enforcement of the Regulations, not surprisingly, " . . . will be a fairly costly program . . . ".[9] The government, your Committee has been told, has not made a firm decision so far as to how this program will be devised. Different alternatives to the creation of a "new bureaucracy" are being studied, including the use of fire and police emergency services, private security firms and other existing agencies. Also, agreements with the provinces have yet to be finalized. We are encouraged to learn that the federal government has reached a decision on its financial assistance for the enforcement program. Your Committee, noting that discussions with the province of Alberta involve issues of a constitutional nature, urges the federal government to pursue its negotiations. Needless to say that public safety, here again, will be enhanced when proper arrangements are made in this regard. Accordingly, your Committee recommends:

That the problem of enforcement personnel be given a very high priority.

Your Committee also takes note that a group made the suggestion that the Regulations be amended so that there would be a duty on truck operators and railway companies using water transportation services to disclose ahead of time to the master of the ship the contents of their cargoes. Your Committee would like to conduct a more in depth study of this and other points such as the relationship between the Regulations and statutes such as the *Motor Vehicle Transport Act*,[10] and the *Canada Shipping Act*,[11] particularly with regard to limitation of liability under this latter statute (sections 647-

En premier lieu, le Règlement sera, règle générale, respecté. La preuve en réside dans les efforts déployés par le secteur privé pour s'y préparer. Ensuite, les services des incendies et de police ont déclaré dans leurs témoignages que l'application du Règlement aidera grandement à assurer l'amélioration de la sécurité du public. Enfin, le Comité croit que le gouvernement est bien au fait des problèmes qui peuvent survenir durant la période d'application initiale. Plus spécifiquement, le Comité attire l'attention sur une déclaration faite par le ministre des Transports devant le Comité selon laquelle «au cours de cette période initiale, des poursuites seront intentées dans les cas seulement où le manquement sera très grave et flagrant. Nous croyons, étant donné que nous nous aventurons en terre inconnue, qu'il ne faut pas paralyser l'industrie. Nous voulons être le plus fermes possible tout en restant justes».[8]

En deuxième lieu, des témoins ont exprimé une certaine inquiétude devant la différence entre les exigences réglementaires américaines et canadiennes que créerait l'entrée en vigueur du Règlement. Ils ont déclaré qu'il pourrait en résulter un retard dans la circulation entre les deux pays. Une solution à ce problème éventuel est soumise par une proposition d'amendements publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 31 mai, 1985 et le Comité demeure convaincu que les amendements, une fois en vigueur, apporteront une réponse favorable à l'inquiétude exprimée, à cet effet, par les transporteurs.

Le troisième point sur lequel le Comité souhaite faire rapport immédiatement a trait au personnel chargé de l'application du Règlement. Il appert que cet aspect du sujet est encore au stade préliminaire. Évidemment, l'application du Règlement, constitue un programme «qui coûtera très cher».[9] On a avisé le Comité que le gouvernement n'a pas encore pris de décision ferme sur la façon dont ce programme sera orchestré. Différentes approches à la création d'une «nouvelle bureaucratie» sont à l'étude, incluant le recours aux services des incendies et de la police, aux agences de sécurité privées et autres organismes existants. De plus, il reste à finaliser les accords avec les provinces. Nous sommes heureux d'apprendre que le gouvernement fédéral a pris une décision quant à l'aide financière pour le programme de mise en application du Règlement. Le Comité, conscient que des discussions avec le gouvernement de l'Alberta implique des sujets d'ordre constitutionnel, presse le gouvernement fédéral de poursuivre ses négociations. Inutile de dire que la sécurité publique, ici encore, sera améliorée lorsque les dispositions nécessaires auront été prises. En conséquence, le Comité recommande:

Qu'il soit accordé une très haute priorité au problème du personnel chargé de l'application du Règlement.

Le Comité souligne que des témoins ont suggéré que le Règlement soit amendé afin que les camionneurs et les sociétés ferroviaires utilisant les services de transport par eau aient l'obligation de déclarer, à l'avance, le contenu de leur chargement au capitaine du navire. Le Comité aimerait approfondir l'étude de ce point et aussi de certains autres sujets tels que la relation entre le Règlement et certaines lois, notamment la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*[10] et la *Loi sur la marine marchande du Canada*,[11] plus particulièrement en ce qui a trait à la limitation de la responsabilité sous cette der-

655). Your Committee also intends to give the second set of proposed amendments published in the *Canada Gazette* Part I on June 11, 1985, the close attention they require; none of the witnesses who appeared before us had a knowledge of the text of those proposed amendments.

(1) SOR/85-77, *Canada Gazette*, 1985, Part II, p. 393.
(2) S.C. 1980-81-82-83, c. 36.
(3) Parts I, X and XIII.
(4) Part IX, except sections 9.2 to 9.7, and Part XI.
(5) See *Canada Gazette*, Part I, May 31, 1985, and June 11, 1985.
(6) Canada, Senate, Standing Senate Committee on Transport and Communications, *Proceedings*, April 2, 1985, p. 2:14.
(7) Testimony of Mr. Monteith, *Ibid.*, p. 2:22.
(8) *Ibid.*, March 26, 1985, p. 1:12.
(9) Minister of Transport, *Ibid.*
(10) R.S.C. 1970, c. M-14.
(11) R.S.C. 1970, c. S-9, as amended.

Respectfully submitted,

nière (articles 647-655). Le Comité a aussi l'intention d'étudier de plus près la deuxième série d'amendements proposée et publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I du 11 juin 1985 dont aucun des témoins n'avait pris connaissance.

(1) DORS/85-77, *Gazette du Canada*, 1985, Partie II, p. 393.
(2) S.C. 1980-1981-1982-1983, c. 36.
(3) Les parties I, X et XIII.
(4) La partie IX, à l'exception des articles 9.2 à 9.7, et la partie XI.
(5) Voir la *Gazette du Canada*, Partie I, 31 mai 1985 et 11 juin 1985.
(6) Canada. Sénat. Comité sénatorial permanent des transports et des communications, *Délibérations*, 2 avril 1985, p. 2:14.
(7) Témoignage de M. Monteith, *Ibid.*, p. 2:22.
(8) *Ibid.*, 26 mars 1985, p. 1:12.
(9) Le ministre des Transports, *Ibid.*
(10) S.R.C. 1970, c. M-14
(11) S.R.C. 1970, c. S-9, et les amendements.

Respectueusement soumis,

Le président

LÉOPOLD LANGLOIS

Chairman

APPENDIX

Witnesses

From Transport Canada:

Mr. T. D. Ellison, General Director, Transport Dangerous Goods;

Mr. P. Monteith, Director Regulatory Requirements.

From Department of Highways and Transportation (Saskatchewan):

Mr. Jack Sutherland, Deputy Minister;

Mr. Terry Bloome, Transport Dangerous Goods Coordinator.

From Canadian Trucking Association:

Mr. A. K. Maclaren, Executive Director;

Mr. Louis-Paul Tardif, Assistant Executive Director;

Mr. John Kulczycki, Director of Research.

From The Canadian Manufacturers' Association:

Mr. G. L. Thibault, President;

Mr. T. Huxley, Legal Counsel;

Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group.

From Air Transport Association of Canada:

Mr. G. E. Lindsay, Vice-President, Government Affairs.

From C.P. Rail:

Mr. J. P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance;

Mr. E. Gemmell, Manager Dangerous Commodities.

From Canadian National:

Mr. Gerry Rath, System Coordinator, Commodity;

Mr. D. L. Fletcher, Vice-President, Operations.

From Dominion Marine Association:

Mr. T. Norman Hall, President;

Capt. P. L. Bender, Manager, Marine Regulations.

From Canadian Association of Fire Chief:

Mr. B. Bonser, Past President, Toronto, Fire Chief;

Mr. W. Beattie, Calgary Fire Chief;

Mr. P. Clark, Past President, St-John, Fire Chief.

From Shipping Federation of Canada:

Mr. Francis Nicol, Manager;

Mr. Peter Davidson, Legal Counsel;

Mr. Michael Boyne, General Traffic Manager.

ANNEXE

Témoins

De Transports Canada:

M. T. D. Ellison, directeur général, transport des marchandises dangereuses;

M. P. Monteith, directeur, exigences des règlements.

Du «Department of Highways and Transportation» (Saskatchewan)

M. Jack Sutherland, sous-ministre;

Mr. Terry Bloome, coordonnateur du transport des marchandises dangereuses..

De l'Association canadienne du camionnage:

Mr. A. K. Maclaren, directeur exécutif;

M. Louis-Paul Tardif, directeur exécutif adjoint;

M. John Kulczycki, directeur de la recherche.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. G. L. Thibault, président;

M. T. Huxley, conseiller juridique;

M. Gordon Lloyd, directeur de la législation et du groupe technique.

De «Air Transport Association of Canada»:

M. G. E. Lindsay, vice-président pour les affaires gouvernementales.

De C.P. Rail:

M. J. P. Kelsall, vice-président, opération et entretien;

M. E. Gemmell, administrateur des services aux marchandises dangereuses.

Du Canadien National:

M. Gerry Rath, coordonnateur du système de service;

M. D. L. Fletcher, vice-président des opérations.

De «Dominion Marine Association»:

M. T. Norman Hall, président;

Capt. P. L. Bender, directeur de la réglementation maritime.

De l'Association canadienne des Chefs de pompiers:

M. B. Bonser, ancier président, chef des pompiers de Toronto;

M. W. Beattie, chef de pompiers de Calgary;

M. P. Clark, ancien président, chef des pompiers de St-Jean, N.-B.

De «Shipping Federation of Canada»:

M. Francis Nicol, administrateur;

M. Peter Davidson, conseiller juridique;

M. Michael Boyne, directeur du traffic.

From Canadian Chiefs of Police:

Sergeant-major J. T. McCabe, O.P.P., Provincial Coordinator for handling of Dangerous Goods, C.A.C.P.;

Deputy Chief Thomas G. Flanagan S.C., Ottawa Police Force, and Chairman of Law Amendments Committee, C.A.C.P.;

Sergeant Fred Lemieux, Peel Regional Police Force, Chemical Expert in charge of explosive disposals and chemical response.

De l'Association canadienne des Chefs de police:

Sergent-major J. T. McCabe, P.P.O., coordonnateur provincial pour la manutention des marchandises dangereuses, CACP;

Chef adjoint Thomas G. Flanagan, S.C., Police d'Ottawa et président du comité des amendements aux lois, CACP;

Sergent Fred Lemieux, Force constabulaire de la région de Peel et spécialiste des produits chimiques.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 25 JUIN 1985
(12)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Fairbairn, Langlois, MacDonald (*Halifax*) et Turner. (4)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De Transports Canada:

M. T. D. Ellison, directeur général, transport des marchandises dangeureuses;

M. P. Monteith, directeur, exigences des règlements;

M. et W. A. Gagnon, avocat.

Du «Department of Highways and Transportation» (Saskatchewan):

M. Jack Sutherland, sous-ministre; et

M. Terry Bloome, coordinateur du transport des marchandises dangereuses.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi le 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

L'honorable sénateur Turner propose

Que les lettres suivantes soient imprimées en annexe aux délibérations de ce jour: Gouvernement de l'Ontario, (*annexe TC-9-A*); gouvernement de l'Alberta, (*annexe TC-9-B*); gouvernement de l'Île du Prince-Edward, (*annexe TC-9-C*); C.P. Rail, (*annexe TC-9-D*) et «Canadian Chemical Producers' Association», (*annexe TC-9-E*).

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président présente M. Ellison qui fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

Il est—

Convenu: Que le ministère des Transports fournisse une réponse sur la solvabilité à l'article 19(1) de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses et l'article 647 de la Loi de la marine marchande.*

Le président présente M. Sutherland qui, avec son témoin, répond aux questions.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 25, 1985
(12)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. o'clock, the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Fairbairn, Langlois, MacDonald (*Halifax*) and Turner. (4)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

In attendance: The official Senate stenographers.

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. T. D. Ellison, General Director, Transport Dangerous Goods;

Mr. P. Monteith, Director, Regulatory Requirements;

and Mr. W. A. Gagnon, Lawyer.

From the Department of Highways and Transportation of Saskatchewan:

Mr. Jack Sutherland, Deputy Minister; and

Terry Bloome, Transport Dangerous Goods Coordinator.

Pursuant to its Order of Reference dated February 14, 1985, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto.

The Honourable Senator Turner moved

That the following letters be printed as an appendix to this day's proceedings: Government of Ontario (*appendix TC-9-A*); Government of Alberta (*appendix TC-9-B*); Government of Prince Edward Island (*appendix TC-9-C*); C.P. Rail (*appendix TC-9-D*) and Canadian Chemical Producers' Association (*appendix TC-9-E*).

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Chairman introduced Mr. Ellison who made a presentation and, along with the other witnesses, answered questions.

Resolved—

That Transport Canada provide an answer with regard to the solvency mentioned in section 19(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Act* and in section 647 of the *Canada Shipping Act.*

The Chairman introduced Mr. Sutherland who, along with the other witness, answered questions.

À 22 heures le Comité se réunit à huis-clos.

À 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

At 10 p.m. o'clock, the Committee met in camera.

At 10:05 p.m. o'clock, the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 25, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. for the purpose of inquiring into 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: Honourable senators, tonight we are again dealing with the transportation of dangerous goods. Unfortunately, Mr. Jack Sutherland and Mr. Terry Bloome of the Department of Highways and Transportation, Saskatchewan, have not yet arrived. We will start by hearing the representatives of the Department of Transport. From that department we have Mr. T. D. Ellison, General Director, Transport Dangerous Goods, and Mr. Monteith, Director, Regulatory Requirements.

I assume you have an opening statement to read.

Mr. T. D. Ellison, General Director, Transport of Dangerous Goods, Department of Transport: Mr. Chairman, I sent you a letter in response to the concerns which Mr. Rousseau indicated to us.

The Chairman: I have your letter dated June 25, 1985, giving us answers to questions asked by Mr. Rousseau, Legal Adviser to the Department of Transport. I believe copies have been distributed to all members of the committee.

I have here another letter from Mr. Miller, the Premier of Ontario, dated May 28, 1985, in response to my letter of April 25. I also believe everyone has copies of this letter.

We have also received a letter from the Department of Transport and Public Works, Charlottetown, Prince Edward Island, dated June 17, 1985, and signed by Mr. Gordon Lank, the Minister.

I have also received a letter dated June 5, 1985, addressed to myself, from Mr. Marvin E. Moore, Minister-in-charge, Alberta Disaster Services. A copy of that has been sent to the Minister of Transport.

May I have a motion that this correspondence be appended to the minutes of today's proceedings?

Senator Turner: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Mr. Ellison, do you have an opening statement?

Mr. Ellison: Yes. We are presenting to you for your consideration tonight an attempt to summarize the principal differences between the International Maritime Transportation of Dangerous Goods Code, which has been referenced by witnesses before this committee, and the regulations of the United States of America Department of Transport, commonly referred to as "49-CFR" and the TDG regulations which are being promulgated in this country, effective July 1.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 25 juin 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier la teneur du 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: Honorables sénateurs, nous étudions encore ce soir la question du transport des marchandises dangereuses. Malheureusement, MM. Jack Sutherland et Terry Bloome, du Departement of Highways and Transportation de la Saskatchewan ne sont pas encore arrivés; nous commencerons donc par entendre des représentants du ministère des Transports. Nous avons avec nous M. T. D. Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, et M. Monteith, directeur, exigences des règlements.

Je suppose que vous avez une déclaration préliminaire à lire.

M. T. D. Ellison, directeur général, transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports: Monsieur le président, je vous ai envoyé une lettre en réponse aux préoccupations que M. Rousseau nous a indiquées.

Le président: J'ai votre lettre datée du 25 juin 1985 dans laquelle vous nous donnez des réponses aux questions de M. Rousseau, le conseiller juridique du ministère des Transports. Je crois que tous les membres du comité en ont reçu copie.

J'ai aussi une autre lettre du premier ministre de l'Ontario, M. Miller, datée du 28 mai 1985 en réponse à ma lettre du 25 avril. Je crois que tout le monde en a aussi reçu copie.

Nous avons également reçu une lettre du Department of Transport and Publics Works, de Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) datée du 17 juin 1985 et signée par le ministre, M. Gordon Lank.

Le ministre responsable des Alberta Disaster Service, M. Marvin E. Moore, m'a également adressé personnellement une lettre le 5 juin 1985. Une copie en a été envoyée au ministre des Transports.

Quelqu'un peut-il proposer que la correspondance soit annexée au procès-verbal de la séance aujourd'hui?

Le sénateur Turner: J'en fais la proposition.

Le président: Honorables sénateurs, le motion est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: Monsieur Ellison, avez-vous une déclaration préliminaire?

M. Ellison: Oui. Nous essayerons de vous résumer ce soir les principales différences entre le Code maritime international du transport des marchandises dangereuses, auquel des témoins ont fait référence devant le comité, le Règlement du ministère des transports des États-Unis, communément appelé «49-CFR» et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, qui sera promulgué au Canada le 1er juillet.

[*Text*]

The principal differences set out in the communication which is attached to my letter to your chairman try to indicate the kind of compromise that had to be made within the country between those shippers and carriers who, on the one hand, had an interest in seeing the full international regulatory program complied with, because of their own interest in shipping overseas by the marine mode of transport; and, on the other hand, the very strong interest of other groups of shippers whose primary interest was in Canada-U.S.A. traffic.

The conflict that arises and the necessity for a compromise occurs because the United States of America Department of Transport, unlike many other industrial nations of the world, has not adopted the full provisions of the internationally based recommendations for the transportation of dangerous goods. Therefore, we find ourselves to be in something of a squeeze between the two.

We have, for international marine transport movements originating in Canada or destined for Canada, complied fully in the regulations with the International Maritime Regulations. However, for some domestic movements that involve marine transport, we have decided to opt for a scheme which is more in line with the United States scheme, basically, because shippers who are moving products, let us say, on the one hand, from Montreal to Newfoundland or, on the other, from Montreal to the United States, are not thinking of international marine requirements because there is a domestic marine movement either by the east coast marine ferries to and from Newfoundland or by the coastal shipping services which are running from Montreal to the province of Newfoundland. That has been our basic compromise. It is one that we would hope to remedy in the future as the United States itself moves more to adopting the international scheme of classification and documentation.

Mr. Chairman, since this document is before the committee, you may wish to scan it and possibly ask questions on individual points.

The Chairman: Are there any questions on the points raised up until now?

Senator MacDonald (Halifax): I have attended most of the meetings of the committee. I should like to know who raised the questions to which these are the answers.

Mr. Ellison: I believe the principal concerns may have been raised by the Shipping Federation of Canada. Their interest is primarily towards the IMDG Code.

Senator Turner: I met with some men in London, Ontario, last week, some of whom had 35 years of experience. During the war and after the war, they were on call 24 hours a day. They are concerned about what is going on. They say that the rules and regulations regarding the transportation of dangerous goods are far too complicated and that the placards should be no more than four or five in number. They are concerned that, at the border points, the placards will not be changed and that, if there are cars in the yard, they will have to carry the waybills around with them. If you have a hundred yards, then, with a hundred different materials, the foreman has to carry

[*Traduction*]

L'exposé des principales différences dans la communication jointe à ma lettre à votre président vise à expliquer le genre de compromis qu'il a fallu établir au Canada entre ces expéditeurs et transporteurs qui, d'une part, avaient intérêt à ce qu'on se conforme entièrement au programme de réglementation internationale, étant donné que les expéditions par voie maritime vers l'étranger les intéressent au plus haut point; et, d'autre part, l'intérêt marqué des autres groupes d'expéditeurs dont l'intérêt premier réside dans le trafic Canada-États-Unis.

Le conflit qui survient et la nécessité d'un compromis proviennent de ce que le ministère des transports des États-Unis, à la différence de nombreux autres pays industrialisés, n'a pas adopté toutes les recommandations internationales en matière de transport des marchandises dangereuses. Nous nous retrouvons donc en quelque sorte coincés entre les deux.

En ce qui concerne les transports maritimes internationaux à partir ou à destination du Canada, nous nous sommes entièrement conformés aux dispositions du Règlement maritime international. Toutefois, en ce qui concerne les mouvements intérieurs effectués par voie maritime, nous avons décidé d'adopter une ligne de conduite plus conforme au régime des États-Unis, essentiellement parce que les expéditeurs qui transportent des produits, disons, d'une part, de Montréal à Terre-Neuve ou, d'autre part, de Montréal vers les États-Unis, ne se préoccupent pas des exigences maritimes internationales parce que le transport maritime est intérieur et qu'il peut être effectué par les transbordeurs qui relient la côte est à Terre-Neuve ou par les services maritimes côtiers entre Montréal et Terre-Neuve. C'est là notre compromis de base. Nous espérons pouvoir remédier plus tard à cette situation dès que les États-Unis se rapprocheront du Régime international de classement et de documentation.

Monsieur le président, étant donné que ce document a été déposé devant le comité, vous désirerez peut-être l'examiner et poser des questions sur certains points.

Le président: Y a-t-il des questions sur les points soulevés jusqu'à maintenant?

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai participé à la plupart des séances du comité. J'aimerais savoir qui a posé les questions auxquelles ces réponses ont été données.

M. Ellison: Je suppose que les principales préoccupations émanaient de la Fédération maritime du Canada. Cet organisme s'intéresse principalement au Code international maritime des marchandises dangereuses.

Le sénateur Turner: La semaine dernière, j'ai rencontré des hommes à London (Ontario) dont certains ont 35 ans d'expérience. Pendant la guerre et par la suite, ils demeuraient disponibles 24 heures sur 24. Ils s'inquiètent de ce qui se passe. Ils disent que les règles et règlements concernant le transport des marchandises dangereuses sont beaucoup trop compliqués et que le nombre des pancartes ne devrait pas dépasser quatre ou cinq. Ils craignent qu'aux points de passage des frontières, les pancartes ne soient pas changées et que s'il y a des wagons dans la cour de triage, les employés doivent emporter les feuilles de route avec eux. S'il y a une centaine de triages et, partant, une centaine de matières différentes, le contremaître

[*Text*]

all of those different waybills. They are also not too happy with what is going on now.

I am talking about good, solid, honest, sincere, hardworking employees of the CNR. One thing that really upset me is that the Vice-President of the CNR was here maintaining that they are fully trained, while one employee told me that he was in the car for 15 minutes and then he was out. Is that instruction?

These men are very concerned about this. I am anxious to make a call tomorrow morning, because the safety cars will be in St. Thomas, Ontario, on Monday. This one chap was going, so I am anxious to find out how long he was in there and what transpired, in terms of instruction.

I repeat that these are the concerns of honest, sincere, hardworking employees. I think that we should possibly bring in Dave McDuffe of the United Transportation Union, because he is in contact with all of the brotherhood members across the nation. We should listen to him to see what he has to say and compare it to what the officials of the CPR and the CNR have to say. Thank you, sir.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. If I can, I will endeavour to reply to the senator's questions. I would first like to make a point of clarification. The regulatory scheme does recognize that there are nine classes of dangerous goods, representing fundamentally different hazards such as explosives, toxins, flammables, corrosives, substances which are radioactive and so forth. As a result, there are, indeed, more than four or five different types of placards to try to signify, by combinations of colours and symbols, these different agreed-upon hazards. This does represent a worldwide adopted international scheme of classification where, I believe, there are some 14 different placards in use. Is this the problem that your associates are concerned with, that there are 14 different types of placards?

Senator Turner: That is right. Eventually, when they have been working on a job for a period of time and simply through looking at the cards, they will remember. But it is going to be difficult over the first four or five months. The problem is that, if anything happens, they will be held responsible because they signed an appearance sheet such that they are fully responsible for what happens. I believe their point is that there should be some leeway in there, if the use of the 14 cards is to be insisted upon.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, one of the things that the department has produced is a little pocket insert which displays all of these placards and, of course, the corresponding labels. If we were to send up copies of this to the honourable senator, he might have a look at them and see whether or not that sort of thing would satisfy his request. These little pamphlets are to be carried in the pocket. They describe and illustratae the goods quite fully. These little booklets may be quite useful to the railway employees, if the railway companies themselves are not producing them.

Senator Turner: That sort of thing might be fine in good weather, but if a yard foreman is wearing a heavy slicker during the rainy weather he would not even be able to get into his pocket. Through time, I expect that they will recognize the

[*Traduction*]

devra transporter toutes ces feuilles. Ils se plaignent également de la situation actuelle.

Je parle d'employés sérieux, compétents, honnêtes et sincères et du Canadien National. Une chose qui me préoccupe, c'est que le vice-président du Canadien National a déclaré devant vous que le personnel a reçu toute la formation voulue; pourtant, un employé m'a dit qu'il n'a reçu que 15 minutes de formation dans un wagon. Est-ce vraiment de la formation?

Cette situation préoccupe beaucoup les hommes. J'ai hâte de faire un appel demain matin car les wagons de sécurité seront à Saint Thomas (Ontario) lundi. Le type en question devait partir, et c'est pourquoi je tiens à savoir combien de temps il y est resté et quelle formation il a reçue.

Je répète qu'il s'agit d'employés honnêtes, sincères et assidus au travail. A mon avis, nous devrions faire comparaître M. Dave McDuffey, des travailleurs unis des transports, parce qu'il est en contact avec tous les membres de la fraternité du pays. Il faudrait écouter ce qu'il a à dire et comparer avec ce que les représentants du Canadian Pacifique ou du Canadien National ont à dire. Je vous remercie, monsieur.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je vais essayer de répondre aux questions du sénateur. J'aimerais d'abord éclaircir un point. Le règlement établit neuf catégories de marchandises dangereuses correspondant fondamentalement à diverses substances dangereuses comme les explosifs, les toxines, les produits inflammables et corrosifs, les substances radioactives, etc. Il s'ensuit qu'il y a évidemment plus de quatre ou cinq différents types de pancartes utilisées pour indiquer, à l'aide de combinaison de couleurs et de symboles, la présence de matières reconnues dangereuses. Il s'agit d'un système de classement international comportant, sauf erreur, 14 pancartes différentes. Est-ce cela qui préoccupe vos associés, l'existence de 14 pancartes différentes?

Le sénateur Turner: C'est exact. Après avoir fait le travail pendant un certain temps et à force de voir les pancartes, le personnel pourra les mémoriser. Mais ce sera difficile pendant les quatre ou cinq premiers mois. Le problème, c'est que si un accident survient, les employés seront tenus responsables car ils doivent signer une feuille de présence qui les rend entièrement responsables de ce qui survient. Je crois que ce qu'ils veulent, c'est qu'on fasse preuve d'une certaine souplesse si l'utilisation des 14 pancartes devient obligatoire.

M. Ellison: Monsieur le président, le ministère a publié une petite brochure qui représente toutes les pancartes et, bien sûr, les symboles correspondants. Si nous en envoyions des exemplaires à l'honorable sénateur, il pourrait les regarder et voir si cela répond à ce qu'il demande. Ces petites brochures peuvent être transportées dans la poche. Elles décrivent et montrent les marchandises en détail. Elles pourront être très utiles aux employés de chemins de fer, au cas où les compagnies ferroviaires elles-mêmes n'en publieraient pas.

Le sénateur Turner: Ce sera peut-être très utile par beau temps, mais si un contremaître de triage doit porter un lourd imperméable par temps pluvieux, il ne pourra même pas chercher la brochure dans sa poche. Le temps aidant, je suppose

[*Text*]

various cards. I just bring to your attention that there is a lot of concern out there.

Mr. Ellison: I will send to the honourable senator one of these booklets so that he can peruse it for his consideration. It would be an interim measure by which to assist in the familiarization period. Afterwards, experience with these placards—which are, of course, currently in force under the Railway Red Book of the CTC—should lead to relatively easy recognition.

On the question of changing the placards at the border, I do not believe that that will take place. The provisions of the regulations are such that placards placed on cars in accordance with the United States DOT procedures should, with possibly one exception, be carried directly into the country without causing that kind of a problem. I am puzzled by the honourable senator's suggestion that waybills—possibly several hundred—are being carried around in the railway yards in this transitional period. The provisions of these regulations reflect the current requirements of the Railway Red Book, the CTC's Red Book. I thought that that arrangement was satisfactory, both to the management of the railways and to the railways unions, because it does reflect current practices.

With respect to the duration of the instructions, I believe that the CNR was faced with a policy choice, which was whether they should attempt to train their employees with respect to the differences between these TDG regulations and the existing CTC dangerous commodity regulations, or attempt an in-depth training based purely on need. Due to the desire to be in conformance on July 1, I think that they opted for the latter one to make sure that employees were updated. I think that they have the intention of going back after July 1 and increasing the depth of training.

Senator Turner: Mr. Ellison, after I make my telephone call and speak to these employees, do I have your permission to write to you and to give you, in writing their concerns? The reason I make this request is that I cannot use any names. You know how they are—they will be plucked and fired. However, I think we all have to be concerned with the transportation of dangerous goods legislation. Therefore, I think that the employees should use me, by way of pointing out the bad points that the railroads try to get away with. In that way, if anything does happen down the road, they are taken care of.

I know all of these fellows. I say, again, that they are sincere and honest employees. They do the best jobs they can, but there is a concern on their part, and I think I should make you aware of that concern on a personal basis, if you agree to that, sir.

[*Traduction*]

que les employés réussiront à identifier les diverses cartes. Je tenais simplement à vous signaler que les employés s'inquiètent beaucoup à ce sujet.

M. Ellison: Je ferai parvenir à l'honorable sénateur une de ces brochures de façon à ce qu'il puisse en prendre connaissance. Il s'agirait d'une mesure provisoire permettant d'aider le personnel en période d'apprentissage. Par la suite, une fois acquise l'expérience de ces pancartes (qui, bien entendu, sont actuellement en vigueur conformément au livre rouge des chemins de fer de la Commission canadienne des transports) leur identification devrait être relativement aisée.

En ce qui concerne le changement des pancartes à la frontière, je ne crois pas que ce sera nécessaire. Le règlement est formulé de telle façon que les pancartes placées sur les wagons conformément aux règles établies par le ministère des transports des États-Unis pourront, peut-être à une exception près, franchir la frontière sans soulever ce problème. Je suis surpris que l'honorable sénateur ait déclaré que les feuilles de route (éventuellement plusieurs centaines) doivent être transportéss d'un triage à l'autre pendant la période de transition. Les dispositions du règlement reprennent les exigences actuelles du livre rouge des chemins de fer, le livre rouge de la Commission canadienne des transports. Je croyais que cet état de chose était satisfaisant, à la fois pour la direction des chemins de fer et pour les syndicats, car cela correspond aux pratiques actuelles.

Pour ce qui est de la durée des périodes de formation, je crois que le Canadien National a dû faire un choix, à savoir tenter d'assurer la formation de ses employés quant aux différences entre le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et les règles actuelles de la Commission canadienne des transports concernant les marchandises dangereuses, ou essayer de procéder à une formation approfondie fondée purement sur les besoins. Voulant pouvoir se conformer au règlement le 1er juillet, le Canadien National a retenu, je suppose, la dernière solution afin d'être sûr que ses employés auraient reçu à temps la formation nécessaire. Je crois que la compagnie a l'intention de procéder à une formation plus approfondie après le 1er juillet.

Le sénateur Turner: Monsieur Ellison, après que j'aurai téléphoné et parlé aux employés, me permettez-vous de vous écrire afin de vous faire part de leurs préoccupations? Si je vous demande cela, c'est parce que je ne peux citer de noms. Vous savez comment sont les employés: ils craindraient d'être réprimandés et congédiés. Toutefois, je pense que nous devons tous nous intéresser à la législation sur le transport des marchandises dangereuses. Par conséquent, les employés pourraient avoir recours à mes services pour désigner les éléments qui leur semblent contestables et dont les chemins de fer veulent se dispenser. De cette façon, s'il devait survenir quelque chose plus tard, on s'en occupera.

Je connais tous ces employés. Encore une fois, je puis dire qu'ils sont sincères et honnêtes. Ils font leur travail de leur mieux, mais cette question les préoccupe, et je crois devoir vous en informer personnellement, si vous êtes d'accord.

[*Text*]

Mr. Ellison: Yes. Personally, I would be pleased to receive that correspondence. We will take appropriate action.

Senator Fairbairn: Through reading the correspondence that we have been given tonight, Mr. Ellison, are you familiar with the letter from Marvin E. Moore, the minister in charge of the Alberta Diaster Services, which was written to Senator Langlois with a copy to Mr. Mazankowski?

Mr. Ellison: Yes, I did receive a copy of that letter. I have read it, although it is not totally fresh in my mind. I do have a copy of it before me.

Senator Fairbairn: I have just read it for the first time tonight. I would think that it is of considerable concern. Throughout the study of this subject, the July 1 date has come at us, attendant with various degrees of agitation in terms of compliance. Mr. Moore seems to be in something of a degree of agitation here. He indicates that as far as Alberta is concerned their effective date is going to be February 1 or even June 1 of next year. He says, "I commend this to the federal authority and our provincial colleagues." Can you enlighten us as to how this rather forceful provincial opposition affects the compliance with the regulations as of next Monday?

Mr. Ellison: Mr. Mazankowski's decision to bring the federal regulations into effect on July 1 was, of course, his decision, based on his judgment as to the probable ability of industry groups that would be subject to the regulations being able to comply with the regulations on or shortly after that date; and on taking into account other considerations, such as the public interest, to bring these regulations into effect.

By and large the regulations that are promulgated under the Dangerous Goods Act are very consistent in many ways with existing regulations under the Railways Act, the Aeronautics Act or the Canada Shipping Act.

With respect to the highway transport industry, many of the shippers of dangerous goods also ship dangerous goods by rail, transport, or certainly by air and marine transport, and I believe it was considered that the ability to follow procedures for the road mode, as shippers, similar to those followed in shipping by rail, would involve a relatively easy transition; plus the fact that many of the larger carriers—who indeed are the ones subject to the federal legislation—are either international in operation and therefore subject to 49 CFR, or are carrying products almost exclusively in bulk and therefore are fully aware of the products that are being offered for transport and have specially trained employees.

So I think the judgment was that there would be a large degree of compliance achievable relatively soon after the publication of the regulations in February.

Mr. Moore's programs seems to have been based upon a policy that the Alberta government would have a very close relationship with all of the subjected industries; and, indeed, my counterpart in the Government of Alberta has reported

[*Traduction*]

M. Ellison: Oui. Personnellement, je serais heureux de recevoir cette correspondance. Nous prendrons les mesures voulues.

Le sénateur Fairbairn: Parmi la correspondance que nous avons reçue ce soir, monsieur Ellison, avez-vous pris connaissance de la lettre que le ministre responsable des *Alberta Diaster Services*, M. Marvin E. Moore, a écrite au sénateur Langlois et dont copie a été envoyée à M. Mazankowski?

M. Ellison: Oui, j'au reçu une copie de cette lettre. Je l'ai lue, quoique que je ne me survienne pas exactement de son contenu. J'en ai une copie devant moi.

Le sénateur Fairbairn: J'en ai pris connaissance pour la première fois ce soir. Elle fait état de sérieuses préoccupations. Tout au long de l'étude de la question, la date du 1er juillet est ressortie, soulevant à divers degrés des inquiétudes quant à la possibilité de se conformer au règlement à cette date. M. Moore semble en prori à une certaine agitation à ce sujet. Il indique que l'Alberta, pour sa part, la date d'application sera le 1er février ou même le 1er juin de l'année suivante. Il déclare: «Je soumets cela au gouvernement fédéral et à vos collègues provinciaux.» Pourriez-vous nous expliquer quel effet va avoir cette assez forte opposition provinciale quant à la mise en vigueur du règlement d'ici à lundi prochain?

M. Ellison: L'entrée en vigueur du règlement fédéral le 1er juillet a évidemment été décidée par M. Mazankowski qui a estimé que les différents groupes industriels soumis à ce règlement seraient probablement en mesure de s'y conformer à cette date ou peu après; il a également tenu compte d'autres facteurs, comme l'intérêt public.

Dans l'ensemble, le règlement d'application de la Loi sur les marchandises dangereuses est, à bien des égards, semblable au règlement actuel de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur l'aéronautique et de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En ce qui concerne l'industrie des transports routiers, bon nombre d'expéditeurs de marchandises dangereuses expédient aussi ces marchandises par chemin de fer, par route et certainement par avion, par bateau, et on a jugé, je crois, qu'il serait relativement facile, dans le cas des transporteurs routiers, de faire la transaction en appliquant les modalités d'expédition utilisées par les chemins de fer; en outre, une bonne partie des grands transporteurs, qui sont évidemment ceux qui touchent la mesure fédérale, ont des activités internationales, et sont par conséquent assujettis au règlement 49 CFR; ou encore, comme ils transportent des produits à peu près exclusivement en vrac, ils sont donc tout à fait au courant de la nature des produits à transporter et disposent d'un personnel ayant une formation spéciale.

C'est pourquoi on a jugé sans doute qu'on serait assez rapidement en mesure de se conformer à la majeure partie des exigences du règlement peu après sa publication en février.

Le programme de M. Moore semble avoir été basé sur le principe selon lequel le gouvernement de l'Alberta entretiendrait des rapports très étroits avec toutes les industries visées; et mon homologue du gouvernement de l'Alberta a rapporté

[*Text*]

that they have identified a number of points and they have visited over two-thirds of those establishments at least once in order to almost personally deliver an awareness program.

So I think there may be a different approach to the degree of involvement of government agencies in bringing industry into compliance, resulting in the type of statements made by Mr. Moore.

Senator Fairbairn: I appreciate your explanation. Mr. Moore's statements are very strong. He talks about the spirit of voluntary compliance possibly being seriously undermined. He mentions also that the enforcement organizations which would administer the program clearly would not be workable by July 1.

If we take the letter at face value, where does that leave the Province of Alberta on July 1, if it is talking about a coming into force date of February or indeed June of next year? In the whole scheme of things across the country, where does that leave Alberta?

Mr. Ellison: The federal act is applicable in Alberta to all extra provincial highway transport undertakings. They probably constitute 80 per cent or more of the highway transportation activity in that province, as measured in tonne kilometers or that sort of measure.

This means that the shippers who offer dangerous goods for transport by these undertakings are, in fact, subject to the federal legislation as of July 1. They will be undertaking to the best of their ability to comply with the regulations on that date, and the federal government will undertake if necessary to enforce the program in that province, as it is doing in other provinces.

Senator Fairbairn: Without assistance from the province.

Mr. Ellison: Yes. The Government of Alberta has, in the overall program relationship, agreed that it would undertake the enforcement of the program with respect to highway transport, both of the federal and provincial nature, and the shippers. They have agreed that they will continue to provide the awareness activities related to those shippers and those carriers after July; but by reason of Mr. Moore's decision, that he would not agree to an enforcement of the program prior to February, the enforcement of the program—that would mean the compliance, investigations, and possibly the prosecutions—would be undertaken by the federal government directly. That would be, in particular, my directorate of Transport Canada.

Mr. Moore's position is somewhat different from that of other provinces, notably Ontario, which has proclaimed its legislation to come into effect on July 1; and I believe also British Columbia, where the intention also is to bring the regulations into effect on July 1.

Unfortunately, we have not been able to achieve a common coming into force date on the part of the provinces. Some provinces seem to follow the same type of reasoning as the Minister of Transport, Mr. Mazankowski—that is, that there is a reasonable expectation that a large portion of the industry could be in compliance and that the public would expect those

[*Traduction*]

qu'on a répertorié un certain nombre d'établissements et qu'on a en visité plus des deux tiers au moins une fois afin d'appliquer presque personnellement un programme de sensibilisation.

Aussi, je pense qu'on pourrait avoir une conception différente du degré de participation des organismes gouvernementaux pour assurer l'industrie à se conformer à la réglementation, d'où le type de déclaration faite par M. Moore.

Le sénateur Fairbairn: J'apprécie votre explication. Les déclarations de M. Moore étaient très catégoriques. Il a dit que l'esprit de collaboration risquait d'être sérieusement compromis. Il souligne également que les organismes chargés d'administrer le programme ne pourraient sûrement pas fonctionner à temps pour le 1er juillet.

D'après ce que dit la lettre, où en sera la province de l'Alberta le 1er juillet, si elle place en février ou même en juin de l'an prochain l'entrée en vigueur du règlement? Au plan national, quelle est la situation de l'Alberta?

M. Ellison: La loi fédérale s'applique en Alberta à toute les entreprises de transport routier extraprovinciales. Elles représentent probablement 80p. 100 ou plus de toute l'activité de transport routier dans cette province, mesurée ou kilomètres-tonnes, ou autre mesure de ce genre.

Cela signifie que les expéditeurs qui demandent à ces entreprises de transporter des produits dangereux devront respecter la loi fédérale à compter du 1er juillet. Ils feront de leur mieux pour se conformer au règlement à cette date et, au besoin, le gouvernement fédéral prendra les mesures qui s'imposent pour faire appliquer le programme en Alberta, comme il le fait dans les autres provinces.

Le sénateur Fairbairn: Sans l'aide de la province.

M. Ellison: Si. Le gouvernement de l'Alberta a accepté de s'occuper de l'application des dispositions du programme qui touchent les expéditeurs et le transport routier du ressort fédéral et provincial. La province a accepté de poursuivre les activités de sensibilisation auprès des expéditeurs et des transporteurs au-delà du mois de juillet; toutefois, comme M. Moore se refuse à appliquer le programme avant février, c'est le gouvernement fédéral qui se chargera directement de son application, c'est-à-dire du respect de ses dispositions, des enquêtes et éventuellement des poursuites. La tâche incombera plus précisément à la direction générale de Transport Canada qui relève de ma responsabilité.

M. Moore adopte une attitude différente des autres provinces, notamment de l'Ontario, qui a annoncé que ses dispositions législatives entreraient en vigueur le 1er juillet; par ailleurs, je crois que la Colombie-Britannique a elle aussi fait part de son intention d'appliquer la réglementation à ce sujet à partir du 1er juillet.

Malheureusement, nous n'avons pas pu convenir d'une date d'entrée en vigueur unique avec les provinces. Certaines semblent partager l'avis du ministre des Transports, M. Mazankowski—qui dit qu'il y a tout lieu de penser qu'une grande partie de l'industrie respectera le règlement dans les délais prévus, que le public s'attend à ce que la réglementation entre en

[*Text*]

regulations to be in effect,; and that we would provide every type of compliance assistance to the industry to help them assure compliance after July 1—rather than Mr. Moore's policy, which is to ensure compliance before the regulations come into effect.

Senator Fairbairn: I may be a little dense on this, but if there are situations in the province where the regulations are not complied with in the next period of time, what exactly happens?

Mr. Ellison: As we become aware of that lack of compliance, federal inspectors will undertake to bring those to the attention of the industry group or company that is not in compliance, will attempt to assist them to come into compliance, and, if necessary, will exercise the administrative or enforcement sections which are available under the federal act.

Senator Fairbairn: Such as fines, or whatever. What does the Province of Alberta say about that?

Mr. Ellison: The Province of Alberta can of course speak only with respect to the application of the program as it would apply to intraprovincial highway transport activities and shipments.

Under the federal act there are, of course, enforcement provisions which would lead to the laying of an information and the pursuit of charges; but there are also many opportunities for an inspector to deal administratively with a non-complying company, and those would include, for example, the formal request that a shipment be brought into compliance before it proceeds any further. The inspector can issue an order that certain things be done. These administrative sanctions, applied with discretion, are considered to be a very effective manner of bringing compliance into effect without in fact subjecting the subject company to court proceedings.

Senator Fairbairn: I have one final question on this point.

One of the groups that was most concerned that it would not be in a position to comply with the regulations as of July 1 in the area of highway transport was the Canadian Truckers Association. They were quite gloomy about the prospect of their position on July 1.

Can you enlighten us at all as to whether there has been a change since the representatives of that association appeared before our committee? Will the truckers still be in the situation, as they had forecast, of simply not being ready?

Mr. Ellison: The Canadian trucking industry is a very broad industry group, comprising, as I am sure you heard in testimony, many thousands of individual undertakings, with the size ranging from enterprises with one or two vehicles up to the giants such as the Trimac Corporation in Calgary or Provost Cartage in Montreal.

The larger companies do operate into the United States and have familiarity with 49 CFR. They are the ones that are likely to have completed the training of their employees. They are dealing with shippers like CIL and Dupont, which will be

[*Traduction*]

vigueur et que toute l'aide voulue sera offerte à l'industrie pour qu'elle puisse respecter le règlement à partir du 1er juillet—plutôt que de souscrire à la thèse de M. Moore, qui veut assurer le respect du règlement avant son entrée en vigueur.

Le sénateur Fairbairn: Pardonnez-moi d'insister, mais si une fois adopté le règlement n'est pas appliqué dans une province, qu'arrivera-t-il au juste?

M. Ellison: Lorsque nous constaterons que le règlement n'est pas appliqué, les inspecteurs fédéraux le signaleront à la compagnie ou à l'entreprise fautive, ils essaieront de l'aider à s'y conformer et, au besoin, prendront les sanctions administratives ou autres prévues aux termes de la loi fédérale.

Le sénateur Fairbairn: Vous voulez sans doute parler d'amendes ou de sanctions de ce genre. Qu'est-ce que la province de l'Alberta en dit?

M. Ellison: Évidemment, la province de l'Alberta ne peut parler de l'application du programme que par rapport aux activités de transport routier et aux expéditions à l'intérieur des limites de la province.

La loi fédérale contient bien entendu des dispositions régissant son application en vertu desquelles on peut ouvrir une information et intenter des poursuites. Mais il y a aussi de nombreuses mesures administratives qu'un inspecteur peut prendre à l'égard d'une compagnie qui ne respecte pas la loi. Il peut, par exemple, demander officiellement que l'on prenne les mesures nécessaires avant de procéder à l'acheminement d'une expédition. L'inspecteur peut aussi prendre une ordonnance exigeant certaines mesures. Laissées à la discrétion des autorités concernées, ces sanctions administratives sont un moyen très efficace d'amener les entreprises à respecter la loi sans intenter de poursuites devant les tribunaux.

Le sénateur Fairbairn: J'ai une dernière question à ce sujet.

L'Association canadienne du camionnage est l'un des groupes qui a émis les doutes les plus sérieux quant à la possibilité de se conformer, d'ici au 1er juillet, à la réglementation concernant le transport routier. Ses représentants se sont montrés pour le moins pessimistes quant à leurs possibilités de respecter la réglementation le 1er juillet prochain.

Pouvez-vous nous dire si les représentants de cette association se sont ravisés depuis qu'ils ont témoigné devant notre comité? Les camionneurs croient-ils toujours qu'ils seront incapables de se conformer au règlement à la date prescrite?

M. Ellison: L'industrie canadienne du camionnage est très vaste et regroupe, comme vous avez pu le constater à la lumière des témoignages entendus, des milliers de compagnies qui vont des petites entreprises disposant de un ou deux véhicules aux sociétés géantes comme le Trimac Corporation de Calgary ou Provost Cartage de Montréal.

Les grandes entreprises opèrent aux États-Unis et connaissent donc le règlement 49 CFR. Aussi, il y a des chances qu'elles aient déjà dispensé la formation nécessaire à leurs employés. Elles font affaire avec des expéditeurs comme CIL

[*Text*]

presenting to them proper documentation and which will have proper placards for the vehicles.

So there is optimism in saying that the significant carriers and the significant shippers, which probably constitute the greatest portion of the trucking activity, will either be in compliance on July 1 or very close to it. Indeed, I received a notice through the mail from CP Express—which I can submit to you tomorrow—stating formally:

> Will you be in compliance on July 1, because we will be.

Here is one of the major LTL trucking companies in Canada advertising at this stage that it will be fully in compliance as of July 1 and willing and capable of handling dangerous goods.

I must, at the same time, add a caveat, that there are likely to be smaller companies, some of them local in nature, perhaps, that are subject to the concerns of Mr. Moore, companies which are not yet ready to receive dangerous goods and to react to them and be fully in compliance.

Senator Fairbairn: Thank you, Mr. Chairman. I will leave it at that. I still find this a very disquieting letter.

Senator MacDonald (Halifax): Just to follow up on the thrust of Senator Fairbairn's questioning, were we not led to believe somewhere that there was a divergence of opinion as to the constitutional authority with regard to legislation dealing with the transportation of dangerous goods? Was that not something that was expressed by the Province of Alberta? Where did we dream that up?

Senator Fairbairn: The minister said that.

Mr. Ellison: I believe, Mr. Chairman, the minister made refererence to that. The provinces of Alberta and Quebec believe that the federal Transportation Of Dangerous Goods Act is based upon transportation jurisdiction; that is to say, in the case of highway transport, to highway transport undertakings that extend beyond the limits of the province. This is the traditional extraprovincial-interprovincial carrier jurisdictional basis.

When the legislation was being contemplated in 1976 and 1978, the provinces requested that the federal government draft its legislation on the broadest of possible powers so that existing narrowly focused legislation could be recognized and could continue to be used where it was considered appropriate to do so. Therefore, the federal government produced legislation based on the peace, order and good government powers of the federal government. The Transportation of Dangerous Goods Act is very strongly structured on that basis, both in its appearance—the fact that the application and offence sections are placed very close to the front of the act rather than at the back—and the fact that the act does not deal with the rights to perform transportation services, which would traditionally be transportation law, but more with the conditions under which

[*Traduction*]

et Dupont, qui leur fourniront la documentation et les placards appropriés pour les véhicules.

On peut donc prévoir que les grandes entreprises de transport et les principaux expéditeurs, qui se chargent probablement de la majeure partie des activités de transport routier, soient en mesure de respecter le règlement dès le 1er juillet ou à une date très proche. A cet égard, j'ai d'ailleurs reçu une lettre de CP Express—que je pourrai vous présenter demain—et qui dit à peu près ceci:

> Serez-vous prêts pour appliquer le règlement le 1er juillet? Pour notre part, nous serons en mesure de le respecter.

L'une des plus grandes entreprises de transport routier du Canada nous annonce dès maintenant qu'elle se conformera à toutes les dispositions du règlement à compter du 1er juillet et qu'elle sera disposée à transporter des marchandises dangereuses et en mesure de le faire à cette date.

Je dois toutefois admettre qu'il y a probablement de petites entreprises locales qui partagent les préoccupations de M. Moore; elles ne sont pas encore prêtes à transporter des marchandises dangereuses ni à respecter la réglementation dans les délais prescrits.

Le sénateur Fairbairn: Je vous remercie, monsieur le président. C'est tout ce que je voulais dire. Je trouve toutefois cette lettre très inquiétante.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je poursuis dans la même veine que le sénateur Fairbairn. Est-ce qu'il n'a pas déjà été question d'une divergence d'opinions au sujet de la constitutionnalité de la législation concernant le transport des marchandises dangereuses? La province de l'Alberta n'a-t-elle pas déjà soulevé cette question ou est-ce que nous avons rêvé?

Le sénateur Fairbairn: Le ministre a déjà dit quelque chose à ce sujet.

M. Ellison: Je pense, monsieur le président, que le ministre a déjà fait allusion à cela. Les provinces de l'Alberta et du Québec estiment que la Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses s'applique dans les limites des compétences conférées au gouvernement fédéral en matière de transport, c'est-à-dire, dans le cas du transport routier, aux entreprises dont les activités s'étendent au-delà des limites de la province. Il est ici question des compétences habituelles en matière de transport extra et intraprovincial.

Lorsqu'on a envisagé la possibilité d'adopter des mesures législatives en 1976 et en 1978, les provinces ont demandé que le gouvernement fédéral rédige un projet de loi reposant sur les pouvoirs les plus généraux possible de façon que l'on puisse reconnaître les dispositions législatives ayant un objet plus circonscrit et que l'on puisse continuer de les appliquer au besoin. Par conséquent, le gouvernement fédéral a élaboré un projet de loi fondé sur les pouvoirs qui lui incombent lorsqu'il s'agit d'assurer la paix, l'ordre et le bon gouvernement. La Loi sur le transport des marchandises dangereuses est d'ailleurs structurée, dans une large mesure, sur cette base, tant dans sa présentation—les dispositions touchant l'application et les infractions étant placées au tout début de la loi plutôt qu'à la fin—que du fait qu'elle ne traite pas du droit d'assurer des services de

[*Text*]

transport shall take place if the person chooses to undertake transport.

For that reason the other provinces, notably Ontario, and Saskatchewan, which is represented here this evening, have drafted their legislation, again not on transportation law, which would say transportation by local undertaking, but on the general powers of dealing with highway use; therefore, their legislation would apply to any vehicle moving over the highway, whether it is a U.S. vehicle or a vehicle from another province or a vehicle operating peculiarly within that particular province.

The constitutional scheme that is the basis of this is that the federal law and the provincial law can apply equally to the vehicles: the provincial law on the basis that it is governing the manner under which the vehicle is using a highway and is general in application, such as vehicle speed, weight, length, and so forth; and the federal law on the basis that it is dealing with the safety of the general public and the protection of the environment.

The question then becomes one of the determination of which law applies. On the administrative agreements which are contemplated in the act, and in fact are a fundamental part of the peace, order and good government basis for the legislation, we will decide that the provincial law will be used with respect to vehicles moving on a highway and that the federal law will be used for all other activities. Therefore, nobody is subject to double jeopardy and we have a scheme which is constitutionally acceptable to eight out of 10 provinces.

Senator MacDonald (Halifax): So you would not be concerned if all provinces were to adopt the same position as Alberta?

Mr. Ellison: Yes, it would be of concern because the Alberta position results in a virtual impossibility of administering the law. Before the law can be administered either on the highway or on a shipper's premises, one has to determine whether or not the vehicle on which the dangerous goods are being carried or are to be carried is under federal or provincial jurisdiction. That becomes an increasing problem and something which is recognized as an administrative nightmare. Whereas under the scheme that is contemplated based on peace, order and good government and highway use, that problem does not exist because it is not a question that has to be determined. The provincial law adopting all the federal regulations will be the law which is used while the vehicle is in motion and the federal law will be used in all the situations where the vehicle is stationary or not on the highway. In that way our inspectors while visiting a shipper's terminal, for example, can look at any vehicle that is being loaded, and people with highway jurisdiction can look at any vehicles that are stopped at their weigh scales.

Senator MacDonald (Halifax): The minister makes no reference in this letter to the essence of what appears to be the original problem.

Mr. Ellison: I believe that is correct. Again, I think it comes down to a rather fundamental policy decision, which is the extent to which government agencies have the responsibility of

[*Traduction*]

transport, ce qui relèverait plutôt du mode des transports, mais surtout des conditions dans lesquelles ces services doivent être assurés.

C'est pourquoi les autres provinces, notamment l'Ontario et la Saskatchewan, qui est représentée ici ce soir, ont rédigé leur propre législation qui, encore une fois, n'est pas un code des transports, c'est-à-dire des transports assurés par des entreprises locales, mais qui porte plutôt sur les pouvoirs généraux relatifs à l'utilisation des routes; leur législation s'applique donc à tout véhicule qui se déplace sur une route, qu'il s'agisse d'un véhicule américain ou d'une autre province ou d'un véhicule qui circule uniquement à l'intérieur de la province.

Du point de vue constitutionnel, la législation fédérale et la législation provinciale peuvent s'appliquer l'une et l'autre aux véhicules: la législation provinciale s'applique dans la mesure où elle régit la circulation d'un véhicule sur une route et où elle prévoit des dispositions générales touchant par exemple la vitesse des véhicules, leur poids, leur longueur, etc. La législation fédérale quant à elle s'applique dans la mesure où elle vise la sécurité du grand public et la protection de l'environnement.

La question est donc de déterminer quelle loi s'applique. En raison des accords administratifs dont il est question dans la loi et qui font partie de la base sur laquelle elle s'appuie, c'est-à-dire le maintien de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement, la législation provinciale s'appliquera à l'égard des véhicules qui circulent sur les routes tandis que la législation fédérale sera invoquée pour toutes les autres activités. De cette façon, personne n'est doublement menacé et ce système est constitutionnellement acceptable pour huit des dix provinces.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous ne seriez donc pas inquiets si toutes les provinces adoptaient la même attitude que l'Alberta?

M. Ellison: Nous serions certainement inquiets puisque la position adoptée par l'Alberta empêche pratiquement l'application de la loi. Avant que celle-ci puisse l'être sur les routes ou sur la propriété de l'expéditeur, il faut déterminer si les véhicules qui transportent des marchandises dangereuses relèvent de la compétence fédérale ou provinciale. C'est un problème de plus en plus épineux qui occasionne des cauchemars administratifs. Or, selon le système proposé, qui repose sur la paix, l'ordre et le bon gouvernement et sur l'utilisation des routes, ce problème ne se pose pas puisque ce n'est pas une question qu'il faut trancher. La loi provinciale prévoira l'adoption de tous les règlements fédéraux et sera celle qui s'appliquera lorsqu'un véhicule se déplace, tandis que la législation fédérale s'appliquera dans tous les cas où un véhicule est immobile ou ne se trouve pas sur une route. De cette façon, nous inspecteurs pourront se rendre au point d'expédition des marchandises pour y inspecter les véhicules qui y sont chargés, tandis que les personnes habilitées à intervenir sur les routes pourront examiner les véhicules arrêtés pour le pesage.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le ministre ne fait aucune allusion dans cette lettre à ce qui semble à l'origine du problème.

M. Ellison: Je pense que vous avez raison. À mon avis, toute la question dépend d'une décision de principe assez fondamentale: il faut déterminer dans quelle mesure les organismes

[*Text*]

assisting industry to comply with regulations. The traditional pattern seems to be that after consultation with industry on the nature of the program and the regulations, the regulations are brought into effect and it is expected that the subjected industries have the responsibility to comply with those regulations. A reasonable coming-into-force period of time is very often granted. Sometimes the coming-into-force date is the date of publication in the Gazette. In this case there was a delay granted by the minister. Many provinces in bringing into effect legislation very often bring in the regulations. In fact, if you can cast your mind back to January of this year, the Government of Ontario brought into effect new seat belt legislation for child restraint and indicated that while it was in effect as of January, enforcement would not take place until after March 31, because it was recognized that the existence of the law would encourage many people to comply and that during this period any police action toward those who were found not to be in compliance would be an informal warning without laying charges.

Senator MacDonald (Halifax): That is news to me. Do you not see a double standard arising as a result of the position Alberta has taken? Do you have any problem with that vis-à-vis other provinces?

Mr. Ellison: No, because the federal law covers carriers and shippers in Alberta and they will be subject to federal policy with respect to compliance. With the stimulus of having the law in place, industry will have a natural incentive to come into compliance. Indeed, that was, I believe, the tone of Mr. Maclaren's presentation to you, that they will be trying to comply as soon as they can because there is a legal stimulus for them to do so. In addition, Mr. Mazankowski has stated in his opening remarks that it is his wish that the compliance agencies concerned deliberately take an assistive, consultative and supportive view and not simply prosecute the first time they find non-compliance. Besides, section 8 of the act specifically says that no offence is committed where it can be shown that all reasonable measures are being taken to comply with the act and regulations.

This is the sort of thing we are faced with at the moment. Industries have been writing to us asking for a permit of exception because the retro-effective placards cannot be delivered to them until July 15. Our argument is that it is within the administrative discretion of the enforcement agency to recognize, first, that an order for the placards has been placed; second, that the placard supplier is unable to meet the deadline and that, therefore, all reasonable activities have been undertaken and no offence is committed under the act. But the stimulus to comply as soon as possible or as soon as those placards are received is there. Likewise, if a company says it has 150 employees to train and it can only train 100 of them before July 1, it is not committing an offence under the act because it has been and will continue to be actively training its employees until all of them are trained.

[*Traduction*]

d'État ont la responsabilité d'aider l'industrie à respecter les règlements. Généralement, on consulte l'industrie quand à la nature du programme et du règlement puis on met celui-ci en vigueur et c'est aux industries concernées qu'il incombe de s'y conformer. On laisse très souvent un délai raisonnable avant l'entrée en vigueur du règlement. Parfois, la date correspond à la date de publication dans la Gazette. Dans le cas présent, le ministre a accordé un délai. Bon nombre de provinces adoptent une loi en même temps que le règlement. Si nous nous reportons à janvier dernier, le gouvernement de l'Ontario a adopté de nouvelles dispositions législatives concernant le port de la ceinture de sécurité pour les enfants et a indiqué que même si la loi était en vigueur à partir de janvier, elle ne serait appliquée qu'après le 31 mars étant donné que son existence même allait inciter de nombreuses personnes à s'y conformer; aussi, les policiers qui, dans l'intervalle, arrêtaient des personnes en état d'infraction ne devaient leur servir qu'un avertissement officieux, sans les inculper.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est la première fois que j'entends parler de cela. Ne croyez-vous pas qu'il y a ici deux poids, deux mesures, en raison de la position adoptée par l'Alberta? Ne croyez-vous pas que cela pose un problème par rapport aux autres provinces?

M. Ellison: Non, parce que la réglementation fédérale couvre les transporteurs et les expéditeurs de l'Alberta et que ceux-ci devront se conformer aux directives fédérales. Une fois la loi en place, l'industrie sera naturellement portée à s'y conformer. Je pense que c'est ce que M. Maclaren a voulu dire lorsqu'il a témoigné devant vous et qu'il a laissé entendre que l'industrie essaierait de se conformer à la réglementation le plus tôt possible parce qu'elle est incitée juridiquement à le faire. En outre, dans sa déclaration préliminaire, M. Mazankowski a dit souhaiter que les organismes chargés de l'application de la réglementation aient pour attitude d'aider, de conseiller et d'appuyer et qu'ils n'intentent pas de poursuites à la première infraction. Par ailleurs, l'article 8 de la loi stipule qu'une personne peut se disculper d'une infraction si elle établit qu'elle a pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation de la loi et de ses règlements.

Voilà où nous en sommes pour le moment. Les industries nous écrivent pour nous demander d'être exemptées parce que les placards de rétroactivité ne peuvent leur être livrés avant le 15 juillet. D'après nous, c'est à l'organisme chargé de l'application des règlements qu'il appartient d'établir d'abord que les affiches ont bien été commandées, puis que le fournisseur est incapable de les livrer avant la date prescrite et enfin, que toutes les précautions raisonnables ont été prises et qu'aucune infraction à la loi n'est commise. Il n'en demeure pas moins que l'incitation à se conformer à la loi le plus tôt possible ou dès que les placards seront livrés subsiste. Dans le même ordre d'idées, si une entreprise dit qu'elle doit former 150 employés et qu'elle ne peut en former que 100 avant le 1er juillet, elle ne commet pas d'infraction à la loi puisqu'elle a dispensé une formation à certains de ses employés et qu'elle continuera de le faire jusqu'à ce qu'ils l'aient tous reçue.

[*Text*]

The Canadian Compressed Gas Association has submitted a plan to the minister stating that by July 1 every vehicle owned by a member of the association will be placarded and documented. Training will probably not be completed before October, but they are training and they are bringing themselves into compliance and they assert that they have a reasonable program. This is the type of program stimulus that is on industry to come into compliance. I suppose there is no greater stimulus to any of us than to know that there is a law with which we should be complying now, as opposed to a law with which we should be complying one year from now.

Senator MacDonald (Halifax): Are you saying that there is a specific time for complying? You used the analogy of the seat belt legislation.

Mr. Ellison: The Government of Ontairo stated at the time it brought in this legislation in January that strict enforcement would be delayed for two months because it recognizes that some people would need to have their attention brought to the matter of the regulations. Mr. Mazankowski stated in his coming-into-force provisions that they would come into effect on July 1. They were published in February. They had been under active discussion with industry groups for many years prior to February 1985 when the regulations were promulgated. Therefore, there was (a) a knowledge that the regulations were coming and (b) there was a formal five-month period of time given before the regulations came into effect. He stated his wish that the enforcement agencies act in a co-operative, consultative manner where that is appropriate to do after July 1 to assist those industries that are actively taking measures to comply with the regulations. Where a company is perhaps refusing to take such measures, then administrative or enforcement sanctions may be the appropriate compliance technique.

The Chairman: Honourable senators, may I remind you of the statement made by the minister on March 26 to this committee:

> An agreed compliance strategy will commence as soon as possible and continue even after the regulations come into effect. This will include such things as general awareness and advertising programs, following by the use, as necessary, of administrative sanctions. During this initial period, prosecutions will be placed only where there is very serious and flagrant non-compliance. Our feeling is that, since we are really carving new ground here, we do not want to paralyze the industry. We want to be as firm as necessary, but fair as well.

Would you care to comment on this statement made by the minister?

Mr. Ellison: I am afraid that sums up in two sentences what I have been inadequately expressing.

Senator MacDonald (Halifax): This is pretty cynical, I suppose, and I don't know whether I speak for my fellow politicians, Senator Turner and Senator Fairbairn, but when you look at the term "flagrant non-compliance" and when the disaster hits, I will trust a politician as far as I could kick a

[*Traduction*]

L'Association canadienne du gaz comprimé a présenté au ministre un plan d'après lequel, d'ici au 1er juillet, tout véhicule appartenant à l'un de ses membres sera muni des pancartes et des feuilles de route nécessaires. La formation ne sera probablement pas terminée avant octobre, mais l'association déploie des efforts en ce sens; elle prend des mesures pour se conformer à la loi et assure qu'elle met en œuvre un programme raisonnable. Voilà le genre de mesure qui incite l'industrie à respecter la loi. Je pense que la meilleure incitation qui puisse exister est de savoir qu'il y a une loi à laquelle nous devrions nous conformer dès maintenant, par opposition à une loi que nous serions tenus de respecter dans un an.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Voulez-vous dire qu'une date limite est prévue pour se conformer à la loi? Vous avez tout à l'heure établi un parallèle avec la loi concernant le port de la ceinture de sécurité.

M. Ellison: Le gouvernement de l'Ontario a dit, lorsqu'il a adopté la loi en janvier, que celle-ci ne serait appliquée rigoureusement que deux mois plus tard parce qu'il fallait laisser aux gens le temps de prendre connaissance de la réglementation. M. Mazankowski a dit que ses dispositions entreraient en vigueur le 1er juillet. Or, elles ont été publiées en février et avaient été discutées abondamment avec des groupes industriels lorsque le règlement a été promulgué en février 1985. Par conséquent, on savait a) qu'un règlement allait être adopté et b) qu'un délai officiel de cinq mois était prévu avant son application. Le ministre a dit souhaiter que les organismes chargés d'appliquer le règlement se montrent tolérants, au besoin, après le 1 er juillet pour aider les industries qui déploient vraiment des efforts pour se conformer au règlement. En revanche, si une entreprise refuse de prendre des mesures à cette fin, des sanctions administratives ou autres sont peut-être justifiées.

Le président: Honorables sénateurs, puis-je vous rappeler ce que le ministre a dit devant notre comité le 26 mars dernier:

> Une politique mutuellement convenue d'application du règlement sera appliquée le plus tôt possible et maintenue après l'entrée en vigueur de celui-ci. Elle prévoit notamment des campagnes de publicité et sensibilisation du public, et le recours, au besoin, à des sanctions administratives. Au cours de cette période initiale, des poursuites seront intentées dans les cas seulement où le manquement sera très grave et flagrant. Nous croyons, étant donné que nous nous aventurons en terre inconnue, qu'il ne faut pas paralyser l'industrie. Nous voulons être le plus fermes possible tout en restant justes.

Que pensez-vous de cette déclaration du ministre?

M. Ellison: Je pense qu'elle résume en deux phrases ce que j'ai essayé de vous expliquer maladroitement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai une observation assez cynique à faire et je ne sais si mes collègues, les sénateurs Turner et Fairbairn, seront d'accord avec moi, mais lorsqu'on vient parler de «manquements très graves et flagrants» et qu'une catastrophe se produit, je gagerais ma chemise que les

[*Text*]

lemon pie on matters of instructions going down to the bureaucracy to move in. I say that only as a gratuitous observation. I don't want to pursue it any further.

The Chairman: The comment that I wanted to make related particularly to an agreed compliance strategy. Is that an agreed compliance strategy with the provincial authorities or with the industry alone?

Mr. Ellison: No, Mr. Chairman, the compliance policy was discussed in the federal-provincial committee on dangerous goods. The policy was developed as a result of the consultant's report. I believe in 1983 that policy was recommended to the counsel of Ministers of Transport at their September 1983 meeting and officially adopted at that meeting. That compliance policy did state that awareness, education and assistance would be an essential part of the compliance program in the initial phases of the implementation of the program. Implementation to our mind means the coming-into-force date.

The Chairman: In his statement the honourable minister spoke of an agreed compliance strategy. Is that agreed with the provinces only or with the industry?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, again the compliance strategies basically are the use of advertising posters and brochures to be delivered, and the strategies are designed to the character of the subject industry. If you can consider that industry can be broken down into willing compliers and unwilling compliers, then, obviously, you use a slightly different technique with the willing compliers than you do with the unwilling ones. With the unwilling ones you have to keep the stimulus on them to make them comply. Once that stimulus is off, they will no longer comply because they see some economic advantage from non-compliance. With the willing ones, advertising is probably all you need to keep them in compliance. You have in your bag of enforcement tricks a whole series of strategies running from dangerous goods and newsletters right through to laying of charges. These were agreed to in the federal-provincial committee.

Senator Fairbairn: To piggyback on Senator MacDonald's question on the constitutional negotiations, do I understand that these negotiations are still under way and that they are not included with Alberta? Do I understand that there has not yet been an agreement between Ottawa and Edmonton on that issue?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the situation is that two of the provinces have requested that the federal act be amended in respect of two of its sections which, they argue, are unconstitutional given their assertion that the act is transportation law. The federal government, joined by the other provinces, believed that the federal act is not unconstitutional and, therefore, that the amendments are unnecessary.

In short, I believe we have a difference of opinion between two groups of lawyers, and that is not an uncommon situation. It can only be resolved if and when the constitutionality of the act is tested in a court case. Again, both groups of lawyers

[*Traduction*]

ordres d'intervenir ne se rendent pas jusqu'au bas de l'échelle des fonctionnaires. Ce n'est qu'une remarque en passant. Je ne veux pas poursuivre la discussion dans ce sens.

Le président: Je voulais parler plus particulièrement d'une stratégie d'application du règlement mutuellement convenue. S'agit-il d'une entente avec les autorités provinciales ou avec l'industrie seulement?

M. Ellison: Non, monsieur le président, la politique d'application du règlement a été discutée par les membres du comité fédéral-provincial chargé d'étudier le transport des produits dangereux. Elle a été élaborée à la lumière des conclusions contenues dans le rapport d'un expert-conseil. Je pense que cette politique a été présentée au conseil des ministres des Transports qui se sont réunis en septembre 1983 et que ceux-ci l'ont adoptée officiellement à cette occasion. D'après cette politique, les campagnes de sensibilisation, d'éducation et d'aide à l'industrie font partie intégrante des premières phases de la mise en œuvre du programme. Or, pour nous, mise en œuvre est synonyme d'entrée en vigueur.

Le président: Dans sa déclaration, l'honorable ministre a parlé d'une stratégie d'application mutuellement convenue. S'agit-il d'une stratégie convenue avec les provinces seulement ou avec l'industrie?

M. Ellison: Monsieur le président, je vous répète que la politique d'application prévoit la distribution de brochures et de placards publicitaires conçus en fonction des besoins de l'industrie concernée. Si vous considérez que l'industrie se partage en deux groupes: ceux qui se plient volontiers à la loi et ceux qui la respectent à contrecœur, il est évident que vous emploierez une technique légèrement différente selon le groupe auquel vous vous adressez. Vous devez inciter ceux qui agissent contre leur gré à observer la loi. Sans motivation, ils ne la respecteront plus parce qu'ils voient un avantage économique à ne pas la respecter. Tandis que pour ceux qui l'observent volontiers, la publicité suffit probablement à assurer qu'ils suivront la loi. Il faut avoir toute une série de stratégies à ce sujet allant des matières dangereuses et des bulletins des nouvelles jusqu'aux accusations. Ces moyens ont été approuvés par le comité fédéral-provincial.

Le sénateur Fairbairn: Pour revenir à la question du sénateur MacDonald sur les négociations constitutionnelles, dois-je comprendre qu'elles sont en cours et que l'Alberta n'y participera pas? Dois-je comprendre qu'il n'y a pas eu encore d'accord entre Ottawa et Edmonton à ce sujet?

M. Ellison: Monsieur le président, en fait, il y a deux provinces qui exigent la modification de deux des articles de la loi fédérale sous prétexte qu'ils sont inconstitutionnels parce qu'il s'agit d'une loi sur les transports. Le gouvernement fédéral, de concert avec les autres provinces, estime que la loi fédérale n'est pas inconstitutionnelle et qu'il est inutile de la modifier.

Bref, il y a désaccord entre les deux groupes d'avocats, mais cette situation n'est pas inusitée. L'affaire ne sera résolue que si la constitutionnalité de la loi est évaluée devant les tribunaux. Les deux groupes d'avocats prétendent qu'ils ont raison

[*Text*]

assert that they are correct and will argue their case in front of the court and the court will determine it. In the meantime, we are proceeding on that basis with eight of the provinces and the territories.

Senator Fairbairn: Thank you.

Senator Turner: Mr. Ellison, nowhere in the regulations do you take into account whether speed limits are being complied with. Every day and every night on every run the railways can restrict speed by the use of train order form 19 or special instructions. What is going to happen in the provinces? Will the same speed limit apply from coast to coast?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, when the dangerous goods legislation was being discussed as a bill before the House of Commons and, indeed, before this committee in 1980, it was pointed out that this legislation was intended to supplement the legislation that deals properly with the operation of the transport system as a transport system. Therefore, it would not be appropriate for this legislation to deal with the speed of trains or the speed of highway vehicles because it is assumed that the train or vehicle carrying dangerous goods must conform to provincial legislation for the safe condition of the vehicle, its steering and braking mechanisms, for instance, and the competence of the driver and the speed of the vehicle. The Railways Act is the legislation that will deal with the operation of the speed of trains in all cases.

Senator Turner: During and after the war we hauled propane tanks in 67 cars that travelled 60 miles per hour. If something did happen, we would just let it burn off, even if it took a week. Are you going to have stiff speed regulations across the country, because there seems to be a problem on the highways with regard to PCBs, which concerns many people.

Mr. Ellison: This is where our argument that the constitutional basis for the act is better highway use on the provincial side and good government on the federal side, is appropriate, because, if it were considered desirable to limit the speed of the vehicle carrying dangerous goods on the highway, that is essentially a highway-use problem.

I believe the recognition is that it is actually safer to have vehicles carrying dangerous goods moving at a consistent speed with the rest of the traffic on the highway rather than causing them to move at a different speed so that they are, in fact, causing a disturbance in the flow of traffic. That, again, would be the decision of the provinces, and possibly you could restate the question to the deputy minister from Saskatchewan.

Senator Turner: Section 19(1) of the act states: " the minister may require a person who engages or proposes to engage in—." If a person buys a tractor and works for himself, it is possible that he could be called on from time to time to haul dangerous goods. Is he going to be forced to comply with the insurance regulations or any other form of financial responsibility? It is possible that something could happen and a fly-by-night operator could be home free. Who is going to pick up the pieces when something happens?

[*Traduction*]

et défendront leur cause devant les tribunaux qui seront appelés à trancher la question. D'ici là, nous agissons avec l'appui de huit des provinces et des territoires.

Le sénateur Fairbairn: Merci.

Le sénateur Turner: Monsieur Ellison, le règlement ne prévoit rien au sujet du respect des limites de vitesse. Tous les jours, les chemins de fer peuvent limiter la vitesse des trains en oubliant une directive écrite (formule 19) ou des instructions spéciales. Que se passera-t-il dans les provinces? La limite de vitesse sera-t-elle la même d'un océan à l'autre?

M. Ellison: Monsieur le président, quand le projet de loi sur les marchandises dangereuses a été discuté à la Chambre des communes et aussi devant votre comité en 1980, on avait indiqué que la loi avait pour but de compléter celle qui porte directement sur l'exploitation du système de transport. Par conséquent, il ne serait pas raisonnable que la loi fixe la vitesse des trains ou des voitures sur les autoroutes parce qu'il est entendu que les trains ou les véhicules qui transportent des marchandises dangereuses doivent respecter les lois provinciales en ce qui a trait au bon fonctionnement du véhicule, la direction et les freins, par exemple, la compétence du chauffeur et la vitesse du véhicule. C'est la Loi sur les chemins de fer qui fixera les limites de vitesse des trains dans toutes les circonstances.

Le sénateur Turner: Durant et après la guerre, 67 voitures de gaz propane circulaient à 60 milles à l'heure. En cas d'accident, on les laissait brûler même si l'incendie devait durer une semaine. Imposerez-vous des limites de vitesse sévères au pays compte tenu du fait que le PCB semble poser un problème sur les autoroutes et qu'il inquiète une bonne partie de la population.

M. Ellison: Je crois que nous avons raison de croire que la loi peut exiger que les provinces fassent mieux appliquer le code de la route sur les autoroutes et que le gouvernement fédéral veille à assurer une saine administration parce que s'il était jugé souhaitable de limiter la vitesse des véhicules transportant des marchandises dangereuses sur les autoroutes, cette question concernerait essentiellement l'application de réglementation sur les autoroutes.

Je pense qu'il est reconnu qu'il est plus sécuritaire d'exiger que les véhicules qui transportent des marchandises dangereuses se déplacent à la même vitesse que les autres véhicules plutôt qu'à une vitesse différente pour ne pas qu'ils nuisent à la circulation. La décision appartient aux provinces, et vous pourriez probablement reposer la question au sous-ministre de la Saskatchewan.

Le sénateur Turner: Le paragraphe 19(1) de la loi stipule: le ministre peut exiger des personnes qui se livrent ou ont l'intention de se livrer . . . ». Un entrepreneur indépendant qui achète un tracteur peut être appelé à transporter des marchandises dangereuses. Sera-t-il obligé d'observer les règles concernant l'assurance ou toute autre forme de solvabilité? Si un incident se produit, l'entrepreneur insoucient peut se tirer d'affaire. Qui serait jugé responsable en cas d'accident?

[*Text*]

Mr. Ellison: The intent, as my note to you says on page 4, is that a proposal will be made to require a minimum level of insurance on vehicles carrying dangerous goods. There are some difficulties with that, because obviously a vehicle such as a Canadian Tire truck carrying mixed loads and very small quantities of dangerous goods is not quite the same threat to public liability as is, say, a tank-truck of propane or explosives. To require all of them to have the same minimum level of insurance would obviously impose some unjustness.

The U.S. Department of Transport has reported that it is becoming increasingly difficult for the self-employed truck owner to acquire the insurance which is so easily obtained by the larger companies.

The U.S. DOT basic requirement of $5 million per vehicle for third-party liability is apparently not achievable on a wide scale. This would have to be taken into account and is, of course, a concern to the provincial government whose interest is primarily the operation of motor vehicles.

Senator Turner: What is the minimum requirement you have in mind? If you had three or four trucks following each other on the highway, you could have another Mississauga-type accident involving millions of dollars. Who is going to pick up the damages if anything happens?

Mr. Ellison: I am afraid I am unable to answer that. At the moment, motor vehicle insurance is the responsibility of the provincial governments. They deal with the registration and operation of motor vehicles. I believe most provinces do have some minimum third-party liability insurance requirements for all vehicles and for particular types of vehicles. Again, possibly, the Government of Saskatchewan representatives could answer your question.

I would reiterate, though, that we were intending to specifically address the question of third-party liability for hazardous cargoes carried on vehicles with in the circumstances that I have indicated.

Senator Turner: You have probably read the evidence where the CN boys picked up a car and didn't know what was in the car. It was just a part load. If that is the cause of the problem, what is going to happen? Who is going to be responsible? Railroads carry their own insurance, but the liability could be bigger than many people could handle if a serious accident occurred.

Mr. Ellison: The present remedy is probably unsatisfactory to the Senate. Of course, civil suits are proceeded with within the courts, and if there is an inability to pay I presume that bankruptcy follows and there is an unsettled damage claim. This is attempting to deal with that problem, but at the present time we cannot deal with it.

Senator Turner: Many people who bring lawsuits as a result of highway traffic accidents have to wait for years before the matter is settled. Is that fair or just?

Mr. Ellison: I can answer that personally. I do not think it is just.

[*Traduction*]

M. Ellison: Comme ma note l'indique à la page 4, la proposition aura pour but d'exiger une assurance minimum pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses. Il y a certaines difficultés à régler parce que, de toute évidence, un camion de Canadian Tire qui transporte différents produits et très peu de marchandises dangereuses n'est pas aussi menaçant que, disons, un camion-citerne de gaz propane ou un camion rempli d'explosifs. Il serait injuste d'exiger d'eux la même protection.

Le ministère des Transports des États-Unis signale que le camionneur indépendant a de plus en plus de mal à obtenir une assurance qui est accordée facilement aux grandes sociétés.

Il exige que les véhicules aient une assurance de responsabilité civile des tiers de 5 millions de dollars, mais cette exigence n'est apparemment pas applicable à une grande échelle. Il faudrait en tenir compte, et les gouvernements provinciaux qui s'intéressent surtout à la conduite des véhicules moteurs doivent s'en préoccuper.

Le sénateur Turner: Quelle est l'assurance minimum que vous comptez exiger? S'il y a trois ou quatre camions qui se suivent sur l'autoroute, l'incident de Mississauga, qui a coûté des millions de dollars, pourrait se reproduire. Qui serait responsable en cas d'accident?

M. Ellison: Je crains de ne pouvoir répondre à cette question. En ce moment, les assurances des véhicules moteurs sont régies par les gouvernements provinciaux. Ils s'occupent de l'enregistrement et de la conduite des véhicules. Je crois que la plupart des provinces exigent une assurance de responsabilité civile des tiers pour l'ensemble des véhicules et pour certains en particulier. Encore une fois, il est possible que des représentants du gouvernement de la Saskatchewan puissent répondre à votre question.

Je vous rappelle cependant que nous avions l'intention d'aborder la question de l'assurance de la responsabilité civile pour les tiers dans le cas des marchandises dangereuses transportées par véhicule dans les circonstances que j'ai évoquées.

Le sénateur Turner: Vous avez probablement lu les témoignages des employés du CN qui ont affirmé se mettre au volant d'un camion sans savoir ce qu'il contient. C'était seulement un chargement partiel. Si cela cause des problèmes, que se passera-t-il? Qui sera responsable? Les compagnies de chemins de fer ont leur propre assurance, mais la responsabilité pourrait être plus grande que celle que l'on serait en mesure d'assumer en cas d'accident grave.

M. Ellison: La solution actuelle est probablement insuffisante pour le Sénat. Bien sûr, des poursuites civiles sont intentées et si les coupables sont incapables de payer, je présume qu'ils doivent déclarer faillite et que les victimes ne seront pas dédommagées. On tente de régler le problème, mais en ce moment, nous ne pouvons le faire.

Le sénateur Turner: Beaucoup de ceux qui intentent des poursuites à la suite d'accidents de la route doivent attendre des années avant que leur cause soit réglée. Est-ce juste?

M. Ellison: Je peux donner mon opinion personnelle. Je ne pense pas que ce soit juste.

[*Text*]

Senator Turner: What would be the situation if we had a major incident?

Mr. Ellison: This is why, Mr. Chairman, we do intend to proceed with these insurance requirements under the legislation.

Senator Turner: I am sure the lawyers will find a loophole. There is no doubt about that.

Mr. Ellison: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Ellison, in the drafting of section 19 of the act, requiring insurance coverage, was section 647 of the Canada Shipping Act taken into consideration with respect to the limitation of liability of the shipowner?

Mr. Ellison: I believe that subsection 19(1) was intended to address the need for insurance. Possibly Mr. Gagnon of the Department of Justice could address the question. It would relate to the interplay between the TDG Act and the Canada Shipping Act. I am afraid I cannot answer that question.

The Chairman: Before Mr. Gagnon answers the question, I would bring to your attention that under section 647 of the Canada Shipping Act, "ship" has a wide definition. It states:

> "ship" includes any structure launched and intended for use in navigation as a ship or as part of a ship.

Is any consideration being given to these sections regarding the limitation of liability under the Canada Shipping Act?

Mr. Ellison: Again, Mr. Chairman, I am not sure whether or not the TDG Act would override that, as it is specific legislation dealing with, under section 19(1), persons who may transport dangerous goods.

Again, perhaps Mr. Gagnon could address the question of whether or not the minister requesting the posting of financial security under the TDG Act would be frustrated in his endeavours to do so by the provisions of section 647 of the Canada Shipping Act.

Mr. W. André Gagnon, Legal Service, Transport Canada: Mr. Chairman, this is the first time, to my knowledge, that this question has arisen. My initial reaction would be that the Transportation of Dangerous Goods Act would not preclude the coming into play of this section of the Canada Shipping Act.

One of the reasons why I make this statement is that we are dealing with the specific provisions of an act and the provisions of section 31 of the TDG Act, which constitutes a conflict between two statutes only pertaining to regulations. In a manner of speaking, it could well be that one of the intentions of subsection 19(1) would be where the need would arise regarding certain products that, for whatever reason, would require insurance provisions.

I hope that that brief comment is of a certain assitance but, as I have said, it is the first time that this has been brought to

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Quelle serait la situation dans le cas d'un incident grave?

M. Ellison: C'est la raison pour laquelle, monsieur le président, nous tentons d'inscrire dans la loi des exigences au sujet des assurances.

Le sénateur Turner: Je suis convaincu que les avocats trouveront un échappatoire. Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. Ellison: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Ellison, à l'article 19 de la loi qui exige des garanties d'assurance, a-t-on tenu compte de l'article 647 de la Loi sur la marine marchande du Canada qui limite la responsabilité des propriétaires de navire?

M. Ellison: Je crois que le paragraphe 19(1) exige une preuve d'assurance. M. Gagnon du ministère de la Justice pourrait peut-être répondre à cette question. Il est question du rapport entre la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur la marine marchande du Canada. Je crains de ne pouvoir répondre à cette question.

Le président: Avant de laisser M. Gagnon répondre à la question, j'aimerais vous signaler que l'article 647 de la Loi sur la marine marchande du Canada donne une définition assez large du terme «navire». En voici le texte:

> «navire» comprend toute structure mise à l'eau et destinée à servir à la navigation à titre de navire ou de partie d'un navire.

A-t-on tenu compte des articles concernant la limite de responsabilité prévue dans la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Ellison: Encore une fois, monsieur le président, je ne sais pas si la Loi sur le transport des marchandises dangereuses l'emporterait étant donné que c'est une loi particulière qui impose des exigences aux personnes susceptibles de transporter des marchandises dangereuses, selon le paragraphe 19(1).

Encore une fois, M. Gagnon pourrait peut-être répondre à la question. Il convient de savoir si le ministre qui exige que des preuves de solvabilité soient fournies conformément à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses n'avait pas le droit de le faire conformément à l'article 647 de la loi sur la marine marchande du Canada.

M. W. André Gagnon, service du contentieux, Transports Canada: Monsieur le président, autant que je sache, c'est la première fois que cette question est soulevée. Comme première réaction, je serais porté à croire que la Loi sur les transports des marchandises dangereuses n'empêcherait pas l'application de cet article de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Je réagis ainsi parce que nous avons à faire à des dispositions précises d'une loi et que l'article 31 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses crée un conflit entre deux lois mais seulement en ce qui a trait au règlement. D'une certaine façon, il se pourrait bien que le paragraphe 19(1) ne s'applique qu'aux produits qui, pour une raison quelconque, exigeraient une assurance.

J'espère que cette brève réponse a pu vous éclairer, mais comme je l'ai dit, c'est la première fois que cette question nous

[*Text*]

our attention. If you wish, we will look into it further and provide the committee with an insight into this issue.

The Chairman: I am ready to accept your comments. Honourable senators, are we in agreement that we give Mr. Gagnon enought time to consider these questions that have been posed to him? Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: When can we expect that you will be a position to answer this question, Mr. Gagnon?

Mr. Gagnon: Would mid-July be adequate or would you need something before that?

The Chairman: We would need something as soon as possible, although I do not want to rush you.

Senator MacDonald (Halifax): How about tomorrow morning?

Mr. Gagnon: I will attempt to do this as quickly as possible.

Senator MacDonald (Halifax): I have one last question, Mr. Chairman, which has to do with the intriguing thought put forward by the minister when he was last here with respect to the matter of recruiting enforcement personnel. It seemed like a nifty idea because it was going to get away from a huge bureaucracy and take advantage of municipal agencies, and so on. What is the status of that now?

Mr. Ellison: Co-ordinators in the Departments of Transport have been approached by me in writing with a proposal that distinguishes between three types of compliance activities. One is surveillance, by which we mean the interaction between a public employee and industry, and the public employee having enough knowledge to determine whether or not compliance is likely to be achieved and to prompt the industry to believe that it is being surveyed. That is followed by investigations and enforcement.

The proposal to the provinces is that we enter into a contract under which enforcement agencies having a parallel interest would be contracted, at federal expense, to look over dangerous goods which may be within a building that they are visiting in any event, perhaps for purposes of fire prevention inspections or for occupational health and safety, to see whether or not the dangerous goods that are there are properly marked or contained and that sort of thing. They would provide a surveillance report for the federal inspection agency, which is my directorate, which would follow up on any surveillance reports that suggest non-compliance. The federal agency would then conduct an inspection, followed by enforcement, if necessary.

This proposal, coincidentally, was reviewed by the minister's Advisory Council on Dangerous Goods on April 24 and was subject to a unanimous resolution of support by the members of that council, which was outlined in a document attached to my letter to the chairman of this committee.

The offer is before the provinces and we would be very willing to absorb, federally, the costs of training inspection staff that have a parallel interest, and that we would pay for surveillance reports that would be done in parallel with their own

[*Traduction*]

est posée. Si vous le voulez, je pourrais poursuivre les recherches à ce sujet et vous donner une réponse plus précise.

Le président: Je suis prêt à accepter votre réponse. Honorables sénateurs, voulez-vous laisser à M. Gagnon le temps d'étudier les questions que nous lui avons posées? Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Quand comptez-vous nous répondre, monsieur Gagnon?

M. Gagnon: La mi-juillet vous conviendrait-elle ou voulez-vous une réponse plus tôt?

Le président: Nous aimerions obtenir une réponse le plus tôt possible sans vouloir vous presser.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourquoi pas demain matin?

M. Gagnon: Je vais essayer de vous répondre le plus vite possible.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai une dernière question à poser, monsieur le président, au sujet d'un commentaire fait par le ministre la dernière fois qu'il est venu témoigner devant nous au sujet du recrutement du personnel chargé de l'application du règlement. Son idée m'a semblé astucieuse parce qu'elle permet d'échapper à l'énorme machine administrative et à tirer profit des organismes municipaux. Où en est-on?

M. Ellison: J'ai communiqué par écrit aux coordonnateurs des ministères provinciaux des Transports pour leur faire une proposition qui établit trois types de mises en application. L'une d'elle est la surveillance, c'est-à-dire l'interaction entre un fonctionnaire et l'industrie, le fonctionnaire ayant une connaissance assez poussée pour déterminer si le règlement sera appliqué ou non et pour inciter l'industrie à croire qu'elle est surveillée. Il y a ensuite l'enquête et l'application de mesures coercitives.

Les provinces ont proposé que nous concluions un accord avec des organismes d'application de la loi ayant un intérêt parallèle, aux frais de l'État, pour surveiller des marchandises dangereuses qui peuvent se trouver dans un immeuble où ils font des inspections pour la prévention des incendies et la santé et la sécurité au travail et vérifier si les inscriptions et les contenants sont conformes aux normes. Ils seraient chargés de présenter un rapport à l'agence fédérale, c'est-à-dire à ma direction, qui assurerait le suivi de tous les rapports faisant état d'une infraction au règlement. L'agence fédérale ferait son inspection et appliquerait les mesures coercitives nécessaires.

Cette proposition a été étudiée par le Conseil consultatif des marchandises dangereuses du ministre le 24 avril et a fait l'objet d'une résolution unanime des membres, résolution qui figure dans un document annexé à la lettre que j'ai envoyée au président de votre comité.

L'offre a été présentée aux provinces, et nous consentons volontiers à absorber les coûts de la formation du personnel ayant un intérêt parallèle, et ceux des rapports inhérents à leurs activités. J'ai aussi l'autorisation d'annoncer aux provin-

[*Text*]

activities. I also have the authority to advise the provinces that federal funding has been confirmed to do this. Therefore, not only is the offer there but the financial resources to back up the offer are also available.

It is up to them, therefore, to participate, if they will.

Senator MacDonald (Halifax): Thank you. When I read the letter to the chairman, I had not noticed the attachment of which you spoke. You do not think that this will take very long? Is it your view that it is moving along to your satisfaction?

Mr. Ellison: Yes. I telexed all of the provincial agencies today. Mr. Bloome is, of course, the Saskatchewan co-ordinator. He was not aware that my statement to him last week to the effect that we were not sure we had the money has been converted, this week, to "Yes, we definitely do have the money." The next question is: Is Saskatchewan interested in having provincial or municipal agencies undertake this surveillance activity in parallel with their other activities? It seems to be a relationship that would be very profitable to both groups for this initial period.

Incidentally, Mr. Chairman, one of the things that we have found—and I believe that this has been alluded to by some of the people who have appeared before you as witnesses—is that the dangerous goods program has, for the first time, brought shippers, carriers and consignees under one regulatory umbrella. They are now interacting in a mutually reinforcing way. Shippers are saying to carriers, "Are your people trained? If not, we have hesitation in offering dangerous goods to you." Carriers are saying to shippers, "Are your people trained? Otherwise, we may not accept your general freight for fear that it is, in fact, chemicals."

I think we will find that there will be a rapid movement into compliance, not only based upon our awareness and education activities but based on the fact that for the first time carriers and shippers are feeling a joint liability based on the other's actions. This is one reason why we feel that what we need is surveillance—eyes and ears out there. We need people who are inspecting warehouses for fire prevention systems; we need labour safety people who are concerned about air pollution within plants and the fact that corrosives may be handled. These people will gel this program very quickly. That seems to be the kind of subjective feedback we are all getting, which is another reason why I believe Mr. Mazankowski still feels comfortable that we can pull this one off.

Senator Turner: Mr. Ellison, many big companies lease the driver who, in turn, leases the truck and equipment from a leasing agency. Are these going to be covered under this act? In the event that something happens, who will be sued?

Mr. Ellison: Yes, they will be covered. The senator has pointed out, with his usual skill, a very difficult situation that does occur. But there are contractual obligations engaged in between the shipper, the carrier, the broker and the person who is leasing equipment. I am sure that it is a tortuous thing, but, yes indeed, (a) transport is regulated, and (b) the responsibilities for the various parties are clearly set out by the way

[*Traduction*]

ces que les fonds fédéraux consacrés à ces activités ont été confirmés. Par conséquent, non seulement l'offre est-elle faite, mais les ressources financières nécessaires à la mise en application de cette offre sont également disponibles.

C'est à elle de nous dire si elles sont prêtes à participer.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Merci. Quand j'ai lu la lettre adressée au président, je n'avais pas remarqué que le document dont vous avez parlé y était annexé. Ne pensez-vous pas que ce sera très long? Vous semble-t-il satisfaisant?

M. Ellison: Oui. J'ai envoyé un télex à tous les organismes provinciaux aujourd'hui. M. Bloome est le coordonnateur de la Saskatchewan. Il ne savait pas que depuis la semaine dernière les fonds avaient été confirmés, mais on peut se demander si la Saskatchewan acceptera que des organismes provinciaux ou municipaux se chargent de surveiller des activités parallèles aux leurs? Il semble que cette entente serait profitable aux deux groupes pendant la période initiale.

Monsieur le président, nous avons pu constater, et je pense que certains des témoins qui ont comparu devant vous y ont fait allusion, que le programme des marchandises dangereuses a, pour la première fois, imposé les mêmes règlements aux expéditeurs, aux transporteurs et aux destinataires. Leur interaction est renforcée. Les expéditeurs veulent savoir si les transporteurs sont bien formés. Sinon, ils hésiteront à leur confier leurs marchandises dangereuses. De même, les transporteurs veulent savoir si les expéditeurs sont bien formés, sinon ils hésiteront à accepter leurs marchandises de peur que ce soient des produits chimiques.

Je pense que l'on se pliera au règlement non seulement grâce à nos mesures de sensibilisation et d'information, mais aussi parce que, pour la première fois, les transporteurs et les expéditeurs se sentent tous les deux responsables des actes des uns et des autres. C'est la raison pour laquelle nous estimons avoir besoin de surveillance; il nous faut des personnes chargées d'inspecter les entrepôts pour vérifier les systèmes de prévention des incendies; il faut que des fonctionnaires chargés de la sécurité au travail se préoccupent de la pollution de l'air dans les usines et de la manipulation des marchandises corrosives. Ces inspecteurs bloqueront le programme très rapidement. C'est le genre de réaction que nous obtenons et c'est une autre raison pour laquelle nous croyons que M. Mazankowski est encore convaincu que nous pouvons mener ce projet à bien.

Le sénateur Turner: Monsieur Ellison, de grosses entreprises font appel au service d'un chauffeur de l'extérieur qui lui même loue le camion et l'équipement à une agence de location. Ces situations seront-elles visées par la loi? En cas d'incident, qui faudra-t-il poursuivre?

M. Ellison: Oui, ils y seront visés. Avec sa verve habituelle, le sénateur a soulevé une situation très délicate. Mais il existe des obligations contractuelles entre l'expéditeur, le transporteur, le courtier et celui qui loue le matériel. Je suis sûr que c'est bien tortueux, mais effectivement, le transport est réglementé, et les responsabilités des diverses parties sont clairement énoncées si l'on en juge par la façon dont le règlement

[*Text*]

the regulations speak about the person who loads the vehicle, the person who is moving the vehicle or driving the vehicle, and it does not necessarily hinge upon the conventional role playing between shippers, carriers, owners of the vehicles and owners of the goods—which may be a bank, of course—when the goods are in transport.

The Chairman: Are there any further questions? If not, I will thank Mr. Ellison and his colleagues for their appearance this evening.

We now have with us representatives from the Department of Highways and Transportation, Saskatchewan. They are Mr. Jack Sutherland, Deputy Minister, and Mr. Terry Bloome, Transport Dangerous Goods Co-ordinator. Please proceed, Mr. Sutherland.

Mr. Jack Sutherland, Deputy Minister, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan: Mr. Chairman, I will commence by thanking the committee for the opportunity to appear before you on this matter. Clearly the transportation of dangerous goods has been and will continue to be an area of prime interest to those involved directly in the transportation field. The topic has beécome of increasing concern to elected officials as the public demand increased safety measures as their perception of risk, both real and at times unfounded, are heightened as we experience dangerous goods mishaps.

At this time of year we in the prairies are more aware of dangerous goods transport activities. We share our public transport facilities with our agricultural community. Thousands of tonnes of anhydrous ammonia and ammonia nitrate fertilizers are transported on the road and rail network to meet the fertilizer demand. Simultaneously the increased demand for farm fuels, pesticides and herbicides are being met. At the same time, the normal transport of dangerous goods associated with maintaining our day-to-day life styles, the operation of the provincially located uranium and potash mines, and the oil and forest industry activities continue to be met.

Recently we were made aware of the risks associated with the transport of dangerous goods as a result of the Kenora, Ontario, PCB incident. Also we had our own similar incidents, although on a smaller magnitude, near Saskatoon.

For the most part the transport of dangerous goods is undertaken without mishap. Nonetheless the dangerous goods incidents that have and do occur have illustrated the need for governments to address the issue. The public are subjected to risk associated with these occurrences and have demanded that steps be taken to ensure the safe transport of dangerous goods. That in itself is part of the dilemma because, short of prohibiting the transport of such goods, we are realistically unable to ensure the absolute prevention of future dangerous goods incidents.

We can, however, take steps to promote the safe transport of such products within the context of public demands for security from the inherent danger of dangerous goods transport and our economic and technical capacity to so provide.

[*Traduction*]

parle de la personne qui charge le véhicule et de celle qui le déplace ou le conduit; tout ne tourne pas nécessairement autour du rôle traditionnel que jouent les expéditeurs, les transporteurs, les propriétaires des véhicules et les propriétaires des marchandises transportées—qui peuvent être des banques, évidemment.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Dans la négative, je remercie M. Ellison et ses collègues d'avoir comparu ce soir.

Nous allons maintenant entendre les représentants du Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan. Nous avons avec nous M. Jack Sutherland, sous-ministre, et M. Terry Bloome, coordonnnateur du transport des marchandises dangereuses. Veuillez commencer, monsieur Sutherland.

M. Jack Sutherland, sous-ministre, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan: Monsieur le président, j'aimerais d'abord remercier le comité de nous donner l'occasion de nous faire entendre sur cette question. Il est clair que le transport des marchandises dangereuses est, sera toujours, d'un intérêt capital pour ceux que le domaine des transports intéresse directement. Cette question préoccupe de plus en plus les dirigeants, car le public exige des mesures de sécurité accrues parce que sa perception des dangers—tantôt juste, tantôt erronée—est accentuée par les accidents qui sont survenus.

A cette époque de l'année, nous des Prairies sommes plus conscients des activités qui se déroulent dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Nous partageons nos moyens de transport public avec les agriculteurs. Des milliers de tonnes d'ammoniaque anhydre et de nitrate d'ammonium sont transportées par camion et par train pour satisfaire à la demande d'engrais. Et l'on répond simultanément à la demande accrue de combustibles, d'insecticides et d'herbicides. De plus, le transport habituel de marchandises dangereuses lié à nos besoins quotidiens, l'exploitation des mines d'uranium et de potasse et les activités des industries pétrolières et forestières se poursuivent.

L'accident récemment survenu à Kenora, en Ontario, où du BPC a été déversé, nous a sensibilisés aux risques que comporte le transport des marchandises dangereuses. Il y a également eu, près de Saskatoon, des accidents semblables, quoique moins graves.

En règle générale, le transport des marchandises dangereuses se fait sans encombres. Néanmoins, les accidents survenus soulignent la nécessité que les gouvernements traitent du problème. Face à ces accidents, le public a exigé que des mesures soient prises pour s'assurer que le transport des marchandises dangereuses s'effectue en toute sécurité. En soi, cela fait partie du dilemme, car à moins d'empêcher le transport de ces marchandises, nous ne pouvons garantir qu'il n'y aura plus d'accidents.

Nous pouvons toutefois prendre des mesures pour promouvoir la sécurité du transport de ces produits, compte tenu de nos moyens économiques et techniques.

[*Text*]

Turning now to our provincial program, the Province of Saskatchewan fully supports the concept of promoting safety in the transportation of dangerous goods through the development and implementation of a regulatory regime providing for safety standards, safety requirements and safety marks for such transport. To this end the province has participated as a member of the federal-provincial body under CCMTA working group "E", whose task is to oversee and co-ordinate the development and implementation of this national program.

The Dangerous Goods Transportation Act of Saskatchewan received royal assent on June 11, 1985.

The provincial act is complementary to the federal Transportation of Dangerous Goods Act and provides the framework for provincial participation in this national program. The provincial act will apply to the on-highway transport of dangerous goods—that is, from the shipper's gate to the receiver's gate. In support of national uniformity on this issue, the province intends to adopt the federal Transportation of Dangerous Goods Regulations. Also, we envision entering into an administrative agreement with the federal government through Transport Canada, whereby the administrative application of the two complementary pieces of legislation are outlined.

Saskatchewan will continue its traditional role of enforcing safety regulations with respect to on-highway transport. The province will enforce the regulatory requirements through the training and designation of traffic officers of the provincial Highway Traffic Board, members of the RCMP and the municipal police forces.

The province will look to Transport Canada and other existing federal inspection forces expertise and resources to provide the necessary compliance activities for transport by air, rail, and marine modes and the pre- and post transport handling activities of all modes.

The proposed program scenario recognizes the resources and expertise of the two levels of government in a manner which can provide for the orderly and efficient development, implementation and undertaking of the ongoing compliance activities under the program.

Regulatory objectives: To achieve the objective of promoting the safe transportation of dangerous goods, the province supports the need for the following key program elements.

First, the uniformity of regulations, such that requirements placed on industry would have a common application across the country. Clearly, in the area of extraprovincial transport and activities of a national nature, this is essential if a workable and efficient program is to evolve.

Secondly, the pre-publication of requirements for review and comment by industry, other levels of government and public interest groups, such that all viewpoints could be presented and taken into consideration in producing an effective regulatory program.

Thirdly, compatibility with existing relevant world and U.S.A. requirements to prevent any undue restraints to international trade, with due regard for the safety objectives of the program.

[*Traduction*]

En ce qui concerne notre programme provincial, la Saskatchewan appuie entièrement l'idée de promouvoir la sécurité du transport des marchandises dangereuses par la conception et la mise en œuvre d'un régime réglementaire prévoyant des normes, des exigences et des cotes en matière de sécurité. A cette fin, la province s'est jointe à un groupe de travail fédéral-provincial, soit le groupe «E» de la CCATM, dont la tâche est de contrôler et de coordonner l'élaboration et la mise en œuvre de ce programme national.

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses de la Saskatchewan a reçu la sanction royale le 11 juin 1985.

Elle apporte un complément à la loi fédérale et établit le cadre de la participation de la province au programme national. Elle s'applique aux marchandises dangereuses transportées par voie terrestre, depuis les installations de l'expéditeur jusqu'à celles du destinataire. Par souci d'uniformité, la province entend adopter le règlement fédéral sur le transport des marchandises dangereuses. Nous envisageons aussi la possibilité de conclure un accord avec le gouvernement fédéral, par l'entremise de Transports Canada, dans lequel serait décrit l'application administrative de ces deux lois complémentaires.

La Saskatchewan appliquera toujours les règlements de sécurité relatifs aux transports routiers. Pour la mise en œuvre des exigences réglementaires, elle formera et affectera des agents de la circulation du Highway Traffic Board de la Saskatchewan, des membres de la GRC et des agents des corps de police municipaux.

La province fera appel aux compétences et aux ressources de Transports Canada et d'autres groupes d'inspection fédéraux pour les activités à mener afin d'assurer le respect des règles concernant le transport aérien, ferroviaire et maritime ainsi que la manutention antérieure et postérieure au transport.

Le scénario du programme proposé reconnaît les ressources et les compétences des deux niveaux de gouvernement de telle sorte que les activités prévues par le programme pour l'exécution de la loi pourront être élaborées, mises en œuvre et entreprises de façon systématique et efficace.

Objectifs réglementaires: pour promouvoir la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses, la province reconnaît la nécessité des éléments de programme clés suivants:

Premièrement, l'uniformité des règlements, de telle sorte que les exigences imposées à l'industrie soient appliquées dans l'ensemble du pays. Il est clair que dans le domaine du transport extraprovincial et des activités à caractère national, cela est essentiel si l'on veut que le programme fonctionne et soit efficace.

Deuxièmement, la publication à l'avance des exigences, pour que l'industrie, les autres niveaux de gouvernement et les groupes d'intérêt public puissent les examiner et les commenter, de telle sorte que tous les points de vues puissent être présentés et qu'on puisse en tenir compte dans l'établissement d'un programme réglementaire efficace.

Troisièmement, la compatibilité avec les exigences internationales et américaines pertinentes, pour empêcher que des restrictions excessives ne soient imposées au commerce international, compte tenu des objectifs de sécurité du programme.

[*Text*]

Finally, a practical and comprehensible regulatory code that would provide a realistic balance between safety requirements and the cost of compliance, acode that can be readily understood and implemented by industry, enforcement personnel and emergency response personnel.

Now that the initial regulatory development and review process has been completed and the regulations published, with a federal coming-into-force date set, we are now faced with the task of the implementation of the requirements and the ongoing assessment to determine if program objectives are being met. Coming Into Force: Federally, a coming-into-force date for the regulations under the federal act for the main operative sections has been set at July 1, 1985. The province supports the implementation of the regulatory requirements at the earliest practical date. However, concerns have been noted whether or not voluntary compliance can be reasonably effected by that date within all segments under the legislative umbrella. To this end the province is presently considering a provincial coming-into-force date in the timeframe between July 1, 1985 to February 1, 1986, with serious consideration being given to the February 1, 1986 date. The province is supportive of a uniform coming into force date with its fellow provinces for the road mode, and this aspect will play a role in setting the date.

In the near future the province sees the need for a reasonable timeframe for industry to become fully aware of their regulatory requirements and to undertake steps to effect voluntary compliance. As well, governments and enforcement agencies are faced with the task of training and designating inspectors under the program. In many cases, such training is incremental to existing inspection or policing duties and must be so scheduled.

Regulation Review and Amendments: Clearly, as industry becomes more aware of the published regulatory requirements and as implementation proceeds to all activities, situations will be identified whereby the application of the regulatory requirements as written will be inappropriate for reasons of workability, time constraints and costs versus safety provided.

It will be incumbent on both levels of government to provide industry the opportunity to voice these concerns and address them in an appropriate manner. Both federal and provincial legislation provides for such mechanism either through amendments to the regulations or the issuance of permits. The province understands that consideration is already being given to amendments and/or appropriate permits at the national level which will do much to alleviate concerns raised to date.

The issue of cost effectiveness is a sensitive and difficult one. Quite often emotions and perceptions of risk are paramount. Safety must be the primary consideration; however, regulatory safety requirements must be considered in the context of the economic implications of such standards.

Clearly, the on-going dialogue between industry remedial measure forces, other levels of government and the public must continue to ensure modifications of the regulations where appropriate.

[*Traduction*]

Enfin, un code réglementaire pratique et exhaustif qui réalise un équilibre réaliste entre les exigences en matière de sécurité et le coût des activités relatives à l'exécution de la loi—un code qui puisse être facilement compris et mis en œuvre par l'industrie, les responsables de l'application et les préposés aux secours d'urgence.

Maintenant qu'est terminé le processus d'élaboration et d'examen du règlement, que celui-ci a été publié et que la date d'entrée en vigueur a été fixée, il faut mettre en œuvre les exigences prévues et procéder à des évaluations suivies pour déterminer si les objectifs du programme sont respectés. L'entrée en vigueur des dispositions exécutoires du règlement pris aux termes de la loi fédérale a été fixée au 1er juillet 1985. La province est d'accord que les exigences réglementaires soient mises en œuvre le plus tôt possible. Toutefois, on se demande si l'observance volontaire se réalisera d'ici cette date dans tous les secteurs visés par la loi. La province envisage donc de fixer sa propre date d'entrée en vigueur entre le 1er juillet 1985 et le 1er février 1986, cette dernière date étant la plus probable. Pour ce qui est des transports routiers, la province favorise l'établissement d'une date d'entrée en vigueur commune à toutes les provinces, et cet aspect jouera un rôle dans le choix de la date.

La province estime qu'il sera nécessaire de fixer des délais raisonnables à l'industrie afin qu'elle prenne pleinement connaissance des exigences réglementaires et adopte des mesures pour en assurer l'observance volontaire. De plus, les gouvernements et les organismes chargés de faire appliquer la loi doivent former et nommer des inspecteurs dans le cadre du programme. Dans bien des cas, cette formation s'ajoute aux autres fonctions des inspecteurs et des policiers et doit donc être échelonnée.

Examen du règlement et modifications: Il est clair que lorsque l'industrie sera plus au fait des exigences réglementaires publiées et que la mise en œuvre s'étendra à toutes les activités, on recensera des cas où ne pourront être appliquées les exigences réglementaires pour diverses raisons, notamment le manque de temps et les coûts par rapport à la sécurité.

Il incombera aux deux niveaux de gouvernement de fournir à l'industrie la possibilité de faire entendre ces préoccupations et d'en traiter comme il se doit. Les lois fédérales et provinciales prévoient ce mécanisme, soit par des modifications du règlement, soit par la délivrance de permis. La province croit comprendre qu'on envisage déjà ces deux possibilités au niveau national, ce qui contribuera beaucoup à atténuer les préoccupations soulevées jusqu'à maintenant.

La question de la rentabilité est délicate et difficile. Bien souvent, les réactions émotives ainsi que la prise de conscience des dangers ont trop d'importance. C'est la sécurité qui doit primer; toutefois, les exigences réglementaires en matière de sécurité doivent être considérées par rapport aux répercussions pécuniaires.

Le dialogue suivi que tiennent les équipes de secours de l'industrie, les autres niveaux de gouvernement et le public doit incontestablement se poursuivre pour que soient apportées au règlement les modifications qui s'imposent.

[*Text*]

Now that the regulations are published, the Government of Saskatchewan has particular interest in how the regulations will impact on our agricultural community. Over the years, the technological demands for farming have increased, including the transport and handling of dangerous goods. Uniformity of the regulations across our nation remains a prime objective under the complementary provincial program. However, governments must remain cognizant of the fact that the regulations will apply from the major thoroughfares of our nation, where average daily vehicle traffic can exceed 50,000 vehicles per day adjacent to major population centres, to rural farm roads of Saskatchewan, where average vehicle traffic may be less than 20 vehicles per day and the nearest place of habitation may exceed 10 kilometres.

The province will be consulting with the agricultural community, the emergency response personnel and safety groups to ensure that the regulations provide a desirable relationship between the associated risk involved, the safety requirements posed, and the economic cost of effecting compliance. As issues are raised, the province will continue to address these on a national basis, with the hope that the past level of co-operation which has existed will continue and these local issues can be satisfactorily addressed in the national framework.

This submission has touched on the need for those who are directly affected by the regulation to be given the on-going opportunity to interact in the process of regulatory amendments. Another area of equal importance is the monitoring of feedback from emergency response and compliance forces so that shortcomings within the published requirements can be identified.

Future Initiatives: In the area of providing a concise and easily readable reference source, the province supports Transport Canada's intention to produce, at the earliest practical date, a layman's version of the regulatory requirements.

In the area of future regulatory initiatives, the province supports the planned additions to the initially published regulations to more fully address the aspects of standard of containment and safety requirements in such areas as segregation, safety equipment, safety requirements for transporting, et cetera. As with the previous regulations, the practice of pre-publishing the regulations for comment by all interested parties should be continued.

The publication of the federal regulation has and will provide the impetus for additional provincial and municipal safety requirements. Municipalities are presently giving consideration to the passage of bylaws to address the routing and parking of vehicles transporting dangerous goods. The province is considering provincial regulations addressing the storage of dangerous goods beyond the transportation cycle. In both cases, the federal Transportation of Dangerous Goods legislation may provide the definition of dangerous goods, the appropriate classification, appropriate packaging standard, labelling and marking, et cetera. The regulations can serve as the basis for

[*Traduction*]

Maintenant que le règlement est publié, le gouvernement de la Saskatchewan s'intéresse particulièrement aux répercussions qu'il aura sur l'agriculture. Avec le temps, les exigences technologiques propres à l'agriculture ont augmenté, y compris en ce qui concerne le transport et la manutention des marchandises dangereuses. Assurer l'application uniforme du règlement dans l'ensemble du pays reste l'un des principaux objectifs du programme provincial complémentaire. Cependant, les gouvernements doivent demeurer conscients du fait que le règlement s'appliquera non seulement sur les grandes routes du pays, où circulent en moyenne chaque jour plus de 50 000 véhicules, à proximité de grands centres de population, mais aussi sur les petites routes rurales de la Saskatchewan, où peuvent circuler moins de 20 véhicules par jour et où le patelin le plus proche peut être à 10 kilomètres.

La province consultera les agriculteurs, les préposés au secours d'urgence et les groupes de sécurité pour s'assurer que le règlement établit un rapport équilibré entre les dangers, les exigences en matière de sécurité et les coûts de mise en œuvre. Quand des questions seront soulevées, la province continuera de les débattre sur la scène nationale, dans l'espoir que le niveau de collaboration qui a toujours existé se maintienne et que les préoccupations locales puissent être prises en considération au niveau national.

J'ai abordé la nécessité de toujours donner à ceux qui sont directement touchés par les règlements la possibilité de participer au processus des modifications. Il est également tout aussi important de prêter l'oreille aux réactions des préposés au secours d'urgence et des responsables de l'exécution de sorte que les lacunes du règlement puissent être décelées.

Futurs projets: En ce qui concerne l'établissement d'une source de référence concise et facile à comprendre, la province se félicite de ce que Transports Canada ait l'intention de produire le plus tôt possible une version vulgarisée des exigences réglementaires.

Au sujet des futurs projets de règlements, la province se réjouit des adjonctions qu'on prévoit faire au règlement qui a été publié, de manière à tenir davantage compte des normes relatives aux conteneurs et des exigences en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne les compartiments, le matériel de sécurité, le transport comme tel. Tout comme dans le cas du premier règlement, il y aurait lieu de publier à l'avance la nouvelle version pour que tous les intéressés puissent faire connaître leur point de vue.

La publication du règlement fédéral a incité et incitera les provinces et les municipalités à renforcer leurs exigences en matière de sécurité. Actuellement, certaines municipalités envisagent d'adopter des règlements sur les trajets et le stationnement des véhicules qui transportent des marchandises dangereuses. La province envisage d'adopter aussi un règlement sur l'entreposage des marchandises dangereuses. Dans les deux cas, la loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses pourra servir de base dans la définition des marchandises dangereuses, la classification, les normes relatives à l'emballage, à l'étiquetage et au marquage, etc. Le règlement permettra de s'assurer d'une uniformité nationale à cet égard.

[*Text*]

ensuring national uniformity as these related issues are addressed.

Conclusion: In closing, it is noted that considerable work has preceded the development of these regulations and a good deal of co-operation has existed between the various levels of government and industry. This co-operation must continue through the implementation phases of the program.

It is realized that this program initiative is breaking new ground, and it will develop with time and that adjustments will be required along the way.

In this atmosphere of co-operation between the various levels of government, industry and emergency response agencies, the province supports the development and implementation of the regulatory program.

Continued co-operation will ensure that required technical expertise is provided and an awareness of, and sensitivity to, the issues and public concerns will be maintained. Desired regulations will result and expectations of an improved level of safety will be met.

All of which is respectfully submitted on behalf of the Government of Saskatchewan.

And this document is signed by James W. Garner, Minister of Highways and Transportation for the Province of Saskatchewan and Neil W. Hardy, Minister, Saskatchewan Environment.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sutherland. Senator Fairbairn will be the lead questioner.

Senator Fairbairn: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sutherland, your brief reflects a rather happy relationship with this process of developing the regulations. It is a more positive note than we are accustomed to hearing. I note that you also have some questions about the ability to completely meet the July 1 deadline. You refer in the brief to a timeframe which would go to February 1, 1986. You were here when we were discussing the letter from Mr. Moore in Alberta, and I note that that is a date mentioned in that letter. Has there been discussion back and forth between the provinces, and particularly with your sister province on this?

Mr. Sutherland: Yes, there have been discussions with the adjoining provinces. We are trying to work out a uniform date, for practical reasons.

Senator Fairbairn: Would those be the three prairie provinces?

Mr. Sutherland: Yes and British Columbia I believe.

Mr. Terry Bloome, Transport of Dangerous Goods Co-ordinator, Department of Highways and Transportation (Saskatchewan): It would be diserable to have all the western provinces.

Senator Fairbairn: Do you have any apprehensions about the situation in Alberta with regard to implementation?

Mr. Bloome: We have similar concerns to Alberta, particularly in the nature of small businesses and small undertakings because they will have difficulty in complying by July, given

[*Traduction*]

Conclusion: En terminant, j'aimerais signaler qu'un travail considérable a précédé la mise au point de ce règlement et qu'il y a eu beaucoup de collaboration entre les divers niveaux de gouvernement et l'industrie. Cette collaboration doit se poursuivre tout au long de la mise en œuvre du programme.

On sait que ce programme s'écarte des sentiers battus, qu'il s'élargira avec le temps et que des ajustements y seront apportés.

Dans ce cadre de collaboration entre les divers niveaux de gouvernement, l'industrie et les organismes chargés des secours d'urgence, la province appuie l'élaboration et la mise en œuvre du programme réglementaire.

Face à une collaboration suivie, on aura les compétences techniques nécessaires et on continuera d'être conscients et à l'écoute des préoccupations du public et des problèmes en cause. Ainsi, le règlement sera modifié compte tenu des besoins et l'on satisfera aux attentes face à l'amélioration des mesures de sécurité.

Je vous présente tout cela au nom du gouvernement de la Saskatchewan.

Ce document est signé par James W. Garner, ministre de la *Voirie et des Transports* de la Saskatchewan et par Neil W. Hardy, ministre de l'environnement de la Saskatchewan.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sutherland. Le sénateur Fairbairn posera la première question.

Le sénateur Fairbairn: Merci, monsieur le président. Monsieur Sutherland, il semble d'après votre mémoire que vous voyez d'un œil favorable l'élaboration de ce règlement. C'est un point de vue plus positif que ce à quoi nous sommes habitués. J'ai constaté que vous vous interrogiez sur la possibilité de respecter le délai du 1er juillet. Vous faites allusion dans votre mémoire à la date du 1er février 1986. Vous étiez ici quand nous avons discuté de la lettre de M. Moore, de l'Alberta, et je constate que cette date y est également mentionnée. Y a-t-il des discussions entre les provinces et plus particulièrement avec votre province sœur à ce sujet?

M. Sutherland: Oui, il y a eu des discussions avec les provinces voisines. Pour des raisons pratiques, nous essayons de fixer une date uniforme.

Le sénateur Fairbairn: Il s'agirait des trois provinces des Prairies?

M. Sutherland: Oui, et de la Colombie-Britannique je crois.

M. Terry Bloome, coordonnateur du transport des marchandises dangereuses, ministère de la Voirie et des Transports (Saskatchewan): Il serait souhaitable d'avoir toutes les provinces de l'Ouest.

Le sénateur Fairbairn: Avez-vous des appréhensions au sujet de l'Alberta en ce qui concerne la mise en œuvre?

M. Bloome: Nos préoccupations sont les mêmes que celles de l'Alberta, en particulier en ce qui concerne les petites entreprises parce qu'elles auront des difficultés, étant donné leurs ressources limitées, à se conformer aux règlements d'ici la fin

[*Text*]

their limited resources. Clearly, in this area we need a longer period before compliance becomes mandatory.

Senator Fairbairn: That would be the February 1 date that you are thinking of?

Mr. Bloome: Yes.

Senator Fairbairn: In your brief you indicate that the federal government is already proposing working on amendments to meet difficulties that have already arisen with the regulations. You emphasize the opportunity to have a forum in which to express the concerns felt at various levels. Do you have anything in mind other than, say, bilateral talks between departments?

Mr. Bloome: The existing working group, of which we are a member and which has been raised to a standing committee, is one forum in which the provinces could work in unison with Transport Canada to discuss a mechanism by which industry and the provinces can come forward and present their concerns, the difficulties they are incurring with regard to the regulations, present proposals on how they could be amended, and listen to the views of emergency response people and the like.

Senator Fairbairn: You seem to have a pretty good dialogue in Saskatchewan. Have you received any special co-operation or assistance from the trucking industry which has not been regulated in the same way as other forms of transport. It seems to have its own peculiar problems. Perhaps they are of more concern out west than in other places.

Mr. Bloome: We have set up working arrangements with the various associations, including the Saskatchewan Trucking Association. Of course, their federal counterpart deals with matters at the federal level. As we are changing from the development stage to the implementation stage we have been in close contact with them on the delivery and development of training material and the subsequent referral of people desiring training. We also hold meetings to discuss particular problems that they are having with the regulations.

Senator Fairbairn: How are they doing?

Mr. Bloome: In the Province of Saskatchewan 60 per cent of the dangerous goods that are moved on our highways are petroleum products. We also deal with bulk commodities which are more easily moved and can more easily comply with the regulations. In these areas we deal with the larger companies, most of which will probably comply by July 1. The LTL carriers and the smaller carriers from local towns and cities seem to be facing more difficulties.

Senator Turner: Do you think that Saskatchewan will have speed regulations similar to other provinces or will you have your own.

Mr. Sutherland: There will be no special regulations regarding speed. We feel that regulations requiring lower speeds in

[*Traduction*]

juillet. Il est manifeste que dans ce domaine nous avons besoin d'une plus longue période avant que l'observance devienne obligatoire.

Le sénateur Fairbairn: Vous songez au 1er février?

M. Bloome: Oui.

Le sénateur Fairbairn: Dans votre mémoire, vous indiquez que le gouvernement fédéral propose déjà de travailler à des modifications afin de régler les problèmes que posent déjà les règlements. Vous insistez sur la nécessité de disposer d'une tribune pour exprimer les préoccupations qui existent à divers niveaux. Songez-vous à autre chose que, disons, les entretiens bilatéraux entre ministères?

M. Bloome: Le groupe de travail actuel dont nous faisons partie a été constitué en comité permanent et constitue une tribune où les provinces peuvent travailler de concert avec Transport Canada pour discuter d'un mécanisme permettant à l'industrie et aux provinces de faire état de leurs préoccupations, des difficultés que leur posent les règlements et de propositions sur la façon de les amender ainsi que d'entendre les opinions des responsables en cas d'urgence, etc.

Le sénateur Fairbairn: Il semble que le dialogue soit très satisfaisant en Saskatchewan. L'industrie du camionnage, qui n'a pas été réglementée de la même façon que les autres formes de transport, vous a-t-elle apporté une coopération ou une aide spéciale? Il semble que cette industrie ait des problèmes particuliers. Peut-être qu'on s'en préoccupe davantage dans l'Ouest qu'ailleurs.

M. Bloome: Nous avons conclu des arrangements avec les diverses associations, y compris la Saskatchewan Trucking Association.Bien entendu, leurs homologues fédéraux traitent des questions au niveau fédéral. À mesure que nous passons de l'étape de la conception à celle de la mise en œuvre, nous avons d'étroits contacts avec elles en ce qui concerne l'élaboration et la prestation de la formation. Un service de référence est prévu pour les gens qui désirent recevoir la formation. Nous organisons également des réunions pour discuter des problèmes particuliers que leur posent les règlements.

Le sénateur Fairbairn: Comment s'en tirent-elles?

M. Bloome: Dans la province de la Saskatchewan 60 pour cent des marchandises dangereuses transportées sur nos autoroutes sont des produits pétroliers. Nous avons également des denrées en vrac qui sont plus faciles à transporter tout en se conformant aux règlements. Dans ces domaines nous traitons avec les plus grosses sociétés dont la plupart se conformeront probablement aux règlements d'ici le 1er juillet. D'autres transporteurs, notamment ceux des petites villes, semblent avoir davantage de difficultés.

Le sénateur Turner: Pensez-vous que la Saskatchewan aura des règlements de limite de vitesse semblables à ceux des autres provinces, ou bien aurez-vous les vôtres?

M. Sutherland: Il n'y aura pas de règlements spéciaux en matière de vitesse. Nous sommes d'avis que des règlements exigeant des vitesses réduites pour le transport des marchandises

[*Text*]

the transportation of dangerous goods would cause more of a hazard than uniform regulations for speed.

Senator Turner: Will these rules and regulations that come into effect on July 1 pose hardship for the farmers who haul their own dangerous goods from the plant to the farm?

Mr. Bloome: On July 1 the federal legislation will apply to federal carriers, and extra-provincial undertakings and, as such, the local farmer will not be subject to the regulations. That is one of the reasons why the province is looking at a later date. It will give time for the smaller company as well as the individual farmer to become aware and to comply with the regulations.

The Chairman: If there are no further questions, I would like to thank you for coming here tonight.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

dangereuses entraîneraient plus de risques des règlements uniformes dans ce domaine.

Le sénateur Turner: Ces règles et règlements qui entreront en vigueur le 1er juillet causent-ils des inconvénients aux agriculteurs qui transportent leurs propres marchandises dangereuses de l'usine à la ferme?

M. Bloome: Le 1er juillet, la loi fédérale s'appliquera aux transporteurs fédéraux, et aux entreprises, extra-provinciales; à ce titre, l'agriculteur local ne sera pas assujetti à ce règlement. C'est l'une des raisons pour lesquelles la province envisage une date plus éloignée. Cela donnera le temps aux sociétés de moindre importance ainsi qu'aux agriculteurs pris isolément d'être avertis et de de conformer aux règlements.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais vous remercier d'être venus ici ce soir.

La séance est levée.

APPENDIX "TC-9-A"

The Premier of Ontario
Parliament Buildings
Queen's Park
Toronto, Ontario M7A 1A1
965-9353

May 28, 1985

Dear Senator Langlois:

Thank you very much for your letter of April 25, 1985. Please forgive me for not replying sooner.

In the normal course, the Government of Ontario prefers to deal with matters of this kind on a government to government basis, and as a result, we respectfully decline your kind invitation to appear before the Senate Committee at this time.

We are, of course, deeply concerned about the matters that are before the Committee and we will be offering advice and counsel as the discussions proceed.

Best wishes.

Sincerely,

Frank S. Miller

Honourable Leopold Langlois
Chairman
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate of Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

APPENDICE «TC-9-A»

Le 28 mai 1985

Monsieur le Sénateur,

Veuillez m'excuser de ne pas avoir répondu plus tôt à votre lettre du 25 avril 1985.

Le gouvernement ontarien préfère habituellement aborder des questions de ce genre dans le cadre de discussions intergouvernementales et nous devons donc décliner pour l'instant votre aimable invitation à nous présenter devant le comité sénatorial.

Soyez cependant assuré que les questions étudiées par le comité nous préoccupent grandement et que nous n'hésiterons pas à vous prodiguer nos conseils tout au long de vos travaux.

Nos meilleurs vœux vous accompagnent.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments respectueux.

Frank S. Miller

L'honorable Léopold Langlois
Président
Comité permanent des transports
et des communications
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

APPENDIX "TC-9-B"

Disaster Services Office of the Minister

423 Legislature Building,
Edmonton, Alberta
Canada T5K 2B6
403/427-2080

June 5, 1985

Senator Léopold Langlois,
Chairman,
Standing Committee on Transport
and Communications,
The Senate of Canada,
OTTAWA, Ontario
K1A 0A4

Re: Regulations—Transportation of Dangerous Goods

Dear Senator Langlois:

Thank you for the invitation to submit comment on Regulations on Transportation of Dangerous Goods.

The Province of Alberta has been fully committed to the press of the co-operative development of the Regulations and the associated administrative organizations since the inception of the program several years ago. We have participated actively, and I believe, constructivevly in the numerous federal-provincial working sessions concerning the Regulations and our views on most aspects are already a matter of record.

One matter that causes considerable concern in the coming into force date of July 1, 1985. While I fully understand the desire to improve public safety in the area of dangerous goods movements as quickly as possible, an early coming into force date may well have the opposite effect by creating confusion and disorder in both the regulated community and the enforcement organizations. Much preparation, education and training is required before these complex Regulations can be effectively applied to road movements of dangerous goods and before the regulators themselves are prepared for an orderly, consistent enforcement program.

During the five or so years that the Regulations were being developed the regulated community was assured that they would be allowed a reasonable time to prepare themselves and a realistic period of about one year was discussed on several occasions. By unduly shortening the time for preparation, education and training the spirit of voluntary compliance, key concept of the program, could be seriously undermined. Further, the enforcement organizations which will administer the program clearly cannot be workable by July 1 and this will create discrepancies and biases in the system.

In Alberta, we intend to make February 1, 1986 or, if the situation warrants, even June 1, 1986 the coming into force

APPENDICE «TC-9-B»

Le 5 juin 1985

Monsieur le Sénateur Léopold Langlois
Président
Comité permanent des transports
et des communications
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Objet: Règlement—Transport des marchandises dangereuses

Monsieur le Sénateur,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de présenter nos observations au sujet du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Depuis le début du programme visant à élaborer le règlement, il y a de cela quelques années, la participation pleine et entière du gouvernement albertain au processus d'élaboration conjointe et aux travaux des organismes administratifs concernés ne s'est jamais démentie. Nous avons joué un rôle actif et, à mon avis, constructif lors des nombreuses séances de travail fédérales-provinciales consacrées au règlement et nos opinions sur la plupart des questions pertinentes sont déjà connues.

Nous sommes vivement préoccupés par la date d'entrée en vigueur du règlement, prévue pour le 1er juillet 1985. Je comprends certes que l'on veuille réduire dans les plus brefs délais les risques que le transport des marchandises dangereuses fait courir à la population, mais une entrée en vigueur hâtive risque d'avoir l'effet contraire en raison de la confusion et du désordre qu'elle créerait chez les transporteurs réglementés et les organismes chargés d'appliquer le règlement. Il faudra beaucoup de préparation, d'éducation et de formation pour que ce règlement complexe puisse être appliqué concrètement au déplacement des marchandises dangereuses et pour que les responsables de la réglementation puissent mettre en œuvre un programme ordonné et cohérent de mise en application.

Pendant les quelques cinq années qu'a durée l'élaboration du règlement, on aassuré les transporteurs visés qu'ils disposeraient d'un délai raisonnable pour se préparer et on a souvent mentionné qu'il serait réaliste d'accorder une période d'un an. En réduisant exagérément la période de préparation, d'éducation et de formation, on risque de porter gravement atteinte au principe du respect volontaire qui constitue un aspect essentiel du programme. En outre, les organismes chargés de la mise en application du programme ne pourront évidemment pas se mettre à la tâche dès le 1er juillet, ce qui va créer des divergences et desinégalités à l'intérieur du système.

Le gouvernement albertain se propose de reporter l'entrée en vigueur au 1er février 1986 et même au 1er juin 1986 si la

date and I commend this to the federal authority and our provincial colleagues.

I ask that you present these concerns to the Standing Senate Committee on Transport and Communications. We note your invitation to appear before the Committee, but wish to advise we will not be attending.

Yours truly,

MARVIN E. MOORE
Minister-in-Charge,
Alberta Disaster Services.

c.c. Hon. Don Mazankowski
Provincial/Territorial
Ministers-in-Charge
Hon. James Horsman

situation l'exige. Nous recommandons ces dates aux autorités fédérales et provinciales compétentes.

Je vous demanderais de bien vouloir faire part de nos préoccupations au Comité permanent des transports et des communications. Nous avons pris note de votre invitation à nous présenter devant le comité; je dois cependant vous informer que nous n'avons pas l'intention d'y donner suite.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre responsable
Alberta Disaster Services
MARVIN E. MOORE.

c.c. L'hon. Don Mazankowski
Ministres responsables dans les
provinces et territoires
L'hon. James Horsman

APPENDIX "TC-9-C"

Prince Edward Island
Department of Transportation
& Public Works
P.O. Box 2000,
Charlettetown C1A 7N8

17 June 1985

Senator Léopold Langlois
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate of Canada
Ottawa
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

In response to your letter to the Honourable James M. Lee, I wish to thank you for the opportunity to provide input into your Senate Committee on Transport and Communications.

At this time I would like to express our main concerns. Although there may have seemed to be ample notice for industry to become familiar and educated with the requirements for Transportation of Dangerous Goods, there is a significant sector which does not have the necessary knowledge to function with the Acts and new Regulations.

There is a relatively good education and training program in place of which the major industry people are taking advantage; however, the small business is receiving very little in this area. I believe the smaller jurisdictions like Prince Edward Island and, in particular, the small business is not being provided with the opportunity. This view point is strongly supported in that there has not been an education or training session in Prince Edward Island, either by Industry or by Government. To our knowledge, there has been one seminar oriented toward marine transportation.

This may be a reflection on the current status of the Provincial position in Transportation of Dangerous Goods; however, I expect it is not and that it applies to much of Canada.

As this is a very important category of business and is a substantial contributor to our National economy, I would recommend that the federal government try to ensure that smaller businesses to be affected by the regulations have opportunities to learn what is required of them.

Yours truly,

GORDON LANK,
Minister

APPENDICE «TC-9-C»

Le 17 juin 1985

Monsieur le Sénateur Léopold Langlois
Comité permanent des transports
et des communications
Sénat du Canada
Ottawa
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

Pour faire suite à la lettre que vous avez adressée à l'honorable James M. Lee, je tiens à vous remercier de l'occasion que vous nous donnez de présenter nos observations au Comité sénatorial des transports et des communications.

J'aimerais profiter de l'occasion pour vous faire part de notre principale inquiétude. On aurait pu croire que les transporteurs avaient été suffisamment prévenus de l'imposition d'exigences relatives au transport des marchandises dangereuses pour se familiariser avec ces exigences et pour en faire l'apprentissage. Il en reste pourtant un grand nombre qui n'ont pas les connaissances voulues pour mettre en application les dispositions des lois pertinentes et du nouveau Règlement.

Les grandes entreprises se prévalent d'un programme d'éducation et de formation satisfaisant, mais les petits transporteurs ne reçoivent que peu de choses dans ce domaine. Je suis d'avis que les petites juridictions comme l'Île-du-Prince-Édouard et, notamment, les petites entreprises n'ont pas accès à la formation nécessaire. J'en veux pour preuve le fait que ni le secteur privé ni l'administration publique n'ont organisé de séances d'éducation ou de formation dans l'Île-du-Prince-Édouard. D'après ce que je sais, il n'y a eu qu'un séminaire portant sur les transports maritimes.

Cette situation reflète peut-être l'état actuel de la position de la Province dans le domaine du transport des marchandises dangereuses; je ne le crois pas toutefois et je pense que la même situation prévaut partout au pays.

En raison de l'importance des petites entreprises et de leur contribution à l'économie canadienne, je recommande au gouvernement fédéral de chercher à s'assurer que celles qui seront visées par le règlement auront la possibilité d'apprendre à quelles exigences elles devront se plier.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre,
GORDON LANK.

APPENDIX "TC-9-D"

CP Rail

May 22, 1985. Our File 539-C & 1008

The Honourable L. Langlois,
The Senate,
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

I am writing to thank you for the invitation to participate in your review of the regulations concerning the transportation of dangerous goods and to advise that I very much appreciated the opportunity to discuss this matter with the Honourable Members of your Committee. I must also say that I was impressed with the manner in which the discussions were conducted, and the knowledge of the Committee of the subject matter.

I was asked if Canadian Pacific had any membership connections with the CMA. Upon investigation, I find that we do not hold any membership in the CMA and, in fact, at one time we were advised that such membership, if applied for, would not be forthcoming.

Yours very truly,

J. P. Kelsall
Vice-President
Operation and Maintenance

APPENDICE «TC-9-D»

L'honorable L. Langlois
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

Permettez-moi de vous remercier de nous avoir invité à participer à votre examen du règlement sur le transport des marchandises dangereuses. J'ai beaucoup apprécié le fait de pouvoir discuter de cette question avec les membres de votre comité et je dois avouer que j'ai été impressionné par le sérieux des discussions et par la connaissance qu'a le comité du sujet étudié.

On m'a demandé si le Canadien Pacifique appartenait à l'AMC. Après vérification, je peux vous informer que nous ne sommes pas membre de l'AMC et qu'on nous a même déjà prévenu qu'une demande d'adhésion de notre part se heurterait à un refus.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments respectueux.

Le vice-président,
Exploitation et entretien,
J. P. Kelsall.

APPENDIX "TC-9-E"

The
Canadian
Chemical
Producers'
Association

Suite 805
350 Sparks Street
Ottawa K1R 7S8

Telephone:
(613) 237-6215

June 10, 1985

The Honourable Léopold Langlois,
Chairman,
Standing Senate Committee on
Transportation and Communications,
Senate,
Ottawa, Ontario,
K1A 0A4.

Dear Mr. Langlois:

The Canadian Chemical Producers' Association is a national trade association representing 65 member companies which produce almost 75% of the $9.3 billion worth of industrial chemicals and synthetic resins manufactured annually in Canada. The Canadian transportation system and the regulations affecting it are particularly important to the chemical manufacturing industry since the industry had total shipments of $7.7 billion in 1984 and in recent years this has represented almost 7% of all Canadian manufacturing shipments. A brochure describing CCPA and listing its member companies is enclosed for your information.

CCPA has noted with interest the proceedings of your committee on the Transportation of Dangerous Goods Regulations. CCPA has provided input and worked constructively with Ministry of Transport staff for a number of years in developing these regulations and we believe that they, supplemented by programs developed by industry, will significantly advance public safety in the transportation of dangerous goods in Canada. A number of CCPA member companies still have specific questions and concerns respecting the regulations but for the most part these are being adequately addressed in ongoing meetings with the staff of the Transport of Dangerous Goods Directorate. There are, however, several aspects of the regulations which do seriously concern CCPA member companies and these are discussed below.

The Implementation Period

A number of months ago, at the suggestion of Transport Canada staff, CCPA surveyed its membership and found a prevailing opinion that a minimum compliance period for the regulations consisting of 12 months for the highway mode and 6 months for other modes would be workable. This was based on the fact that the highway mode is currently the least regulated in the field of dangerous goods. We still feel that

APPENDICE «TC-9-E»

Le 10 juin 1985

L'honorable Léopold Langlois
Président,
Comité sénatorial permanent des transports
et des communications
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4.

Monsieur Langlois,

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques est une association commerciale nationale qui regroupe 65 entreprises produisant près des trois quarts des produits chimiques industriels et des résines synthétiques qui sont fabriqués au Canada et dont la valeur s'élève annuellement à 9,3 milliards de dollars. Les fabricants de produits chimiques accordent une grande importance au système de transports du Canada et à la réglementation qui s'y applique; ils ont en effet expédié des marchandises d'une valeur de 7,7 milliards de dollars en 1984 et ils ont été à l'origine de près de 7 p. 100 de toutes les expéditions manufacturières canadiennes au cours des dernières années. Vous trouverez ci-joint, aux fins de vous renseigner, une brochure renfermant une présentation de l'ACFPC et une liste des entreprises qui en sont membres.

L'ACFPC a suivi avec intérêt les travaux de votre comité sur le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. L'ACFPC a collaboré pendant plusieurs années à l'élaboration de ce règlement en fournissant des renseignements et en travaillant de manière constructive avec le personnel du ministère des Transports. Nous croyons que ce règlement, ajouté aux programmes conçus par les entreprises, va garantir que les marchandises dangereuses seront transportées dans des conditions beaucoup plus sûres pour la population. Certaines compagnies membres de l'ACFPC ont encore des questions et des préoccupations précises au sujet du règlement, mais, dans la plupart des cas, les discussions en cours avec le personnel de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses permettent de trouver des solutions appropriées. Il n'en reste pas moins que les membres de l'ACFPC sont vivement préoccupés par certains aspects du règlement dont nous aimerions maintenant vous entretenir.

Le délai de mise en application

Il y a quelques mois, l'ACFPC a mené une enquête auprès de ses membres, à la suggestion du personnel de Transports Canada; cette enquête a permis d'établir que la plupart des entreprises jugeaient nécessaire d'obtenir un délai de 12 mois pour satisfaire aux exigences du règlement dans le domaine du transport routier et de 6 mois dans le cas des autres modes de transport. La différence vient du fait que le transport routier

these are the minimum workable compliance periods. Accordingly, CCPA was dismayed to find that an implementation period amounting to only approximately four months was granted. In fact, the useful implementation period will be considerably less than this since copies of the regulations ordered well in advance of the promulgation date were only received by CCPA members in late March.

It has been suggested that since industry has known these regulations were coming for a considerable period of time, only a very short implementation period should be necessary. This assertion does not stand up to examination. As the members of this committee will have noted, the regulations promulgated in February bear little or no resemblance to the draft previously considered by this committee. Similarly, the present regulations differ considerably from the version published in Part I of the Canada Gazette in 1982. Since many of the requirements of the regulations are highly specification oriented (i.e. they specify the details of how to comply as well as the general objectives) it would have been useless for industry to commence detailed training programs prior to promulgation of the regulations. Indeed, as you are aware, even the regulations which were promulgated in February are undergoing a considerable number of amendments at this very time.

This uncertainty surrounding the final requirements of the regulations, as well as some factors beyond the control of our members, such as the lead time necessary for suppliers and manufacturers of materials to prepare and deliver essential items, is rendering complete compliance with the regulations by July 1, 1985 extremely difficult and probably impossible. The areas of the regulations for which our members are encountering particular implementation difficulties are as follows:

—the availability of labels and placards, particularly retro-reflective placards, by July 1, 1985

—the lead time and the logistics involved in preparing training manuals and delivering training programs to a large number of employees across Canada in the short time allowed

—the lead time necessary to reprogram computers to print the new documentation required, particularly when some of the documentation requirements may be subject to further amendment within the next few weeks

—the lead time necessary to test some products and wastes for proper classification

—the lead time required to add new placard holders to tank cars and tank trucks. Again, in some cases the number and location of placards may be subject to amendment within the next few weeks.

CCPA members are doing their best to comply with all the requirements of the new regulations by July 1, 1985. On May 1 CCPA wrote to the Minister of Transport bringing these concerns to his attention. We advised him that we would be surveying our members again during the first half of June and advising him of the areas which are still major difficulties. If such areas continue to exist, we expect to be asking the

des marchandises dangereuses est actuellement le moins réglementé. Nous sommes toujours d'avis qu'il s'agit là des délais minimums de mise en application et nous avons été consternés d'apprendre que nous ne disposerons que de quatre mois environ. En fait, le délai réel sera encore plus court puisque les membres de l'ACFPC n'ont reçu qu'à la fin du moins de mars les exemplaires du règlement qu'ils avaient commandés bien avant la date de promulgation.

On a dit qu'une courte période de mise en œuvre suffisait parce que les entreprises savaient depuis longtemps qu'un règlement allait être promulgué. Cette affirmation ne résiste pas à l'examen. Les membres du comité auront remarqué que le règlement promulgué en février diffère profondément de l'ébauche qu'ils avaient étudiée; il est aussi très différent de la version qui avait été publiée dans la partie I de la Gazette du Canada en 1982. Le règlement comportant un grand nombre d'exigences liées à des spécifications précises (exigences spécifiant les modalités de mise en œuvre en plus des objectifs généraux), les entreprises ne pouvaient établir des programmes de formation détaillés avant la promulgation. Vous savez d'ailleurs que même le règlement promulgué en février fait actuellement l'objet de nombreuses modifications.

L'incertitude qui règne au sujet des exigences définitives du règlement et certains facteurs indépendants de notre volonté, comme le délai qu'exigent les fournisseurs et les fabricants des matériaux pour préparer et livrer les articles essentiels, rendent extrêmement difficile voire impossible de respecter toutes les dispositions du règlement le 1er juillet 1985. Voici les principaux problèmes auxquels nos membres doivent faire face:

—la difficulté d'obtenir les étiquettes et les panneaux, notamment les panneaux rétro-réfléchissants avant le 1er juillet 1985;

—les problèmes de délai et de logistique que posent la rédaction des guides d'apprentissage et la formation d'un grand nombre d'employés dispersés à travers le pays, dans la courte période qui est accordée;

—le délai qu'exige la reprogrammation des ordinateurs nécessaire à l'impression de la nouvelle documentation, surtout lorsque les exigences en matière de documentation peuvent être modifiées dans les semaines qui suivent;

—le délai nécessaire à l'essai de certains produits et déchets en vue de les classifier;

—le délai nécessaire pour installer les nouveaux porte-panneaux sur les wagons-citernes et les camions-citernes; là encore, les exigences relatives au nombre de panneaux et à leur emplacement peuvent être modifiées dans les semaines qui suivent.

Les membres de l'ACFPC vont faire ce qu'ils peuvent pour respecter toutes les exigences du nouveau règlement d'ici au 1er juillet 1985. Dans une lettre datée du 1er mai, l'ACFPC a fait part de ses inquiétudes au ministre des Transports et l'a informé qu'elle consulterait à nouveau ses membres au début de juin et qu'elle le préviendrait des domaines où l'on rencontre des difficultés importantes. Si de telles difficultés subsis-

Minister to grant appropriate relief so that our member companies may continue to operate within the law.

Reciprocity with the United States

The chemical industry views the United States market as offering important opportunities for future growth of the industry. Exports for the chemical manufacturing industry exceed $2 billion annually and in 1984 approximately 75% of these exports were to the United States. Accordingly, CCPA is vitally concerned that regulatory requirements do not unnecessarily impede the continued free movement of goods between Canada and the United States. The United States Department of Transport has now scheduled a hearing on reciprocity for the new Transportation of Dangerous Goods Regulations for June 27, 1985. We also understand that Transport Canada will be taking the steps necessary to ensure that movement of goods into the United States will not be impeded until these reciprocity hearings have been concluded. Obviously, the final resolution of this issue will not be reached until the United States has completed its hearing.

There is, however, one part of Canada's new regulations which we understand the United States is unlikely to accept. This is our new classification for "corrosive gases" which appears as Division 2.4. If this proves to be the case, it will be particularly unfortunate since this new classification originated through extensive consultation among Transport Canada, the U.S. Department of Transport and industry representatives. We hope that this apparent difficulty will be resolved in the coming months. If it is not, it will ultimately mean that major commodity chemicals such as ammonia and chlorine will encounter stoppages at the border. This would be unacceptable and may ultimately call for further review of the corrosive gas classification by Transport Canada. CCPA's letter to the Minister of May 1 also urged him to take whatever action is required to maintain the free movement of Canadian dangerous goods into the United States.

Need for a Formal Policy Statement from Transport Canada

As you have become aware through the proceedings of your committee, many parties have concerns and uncertainties concerning the new regulations. It is unfortunate that Transport Canada has not issued a formal statement to clear up many of these uncertainties. Such a statement could address matters including the following:

—can industry implement parts of the regulations now rather than waiting until July 1? For some parts early compliance would be an advantage rather than waiting until July 1 and attempting to implement everything on that date.

—some goods will be in the transportation system on July 1. There will also be stocks of existing materials, such as documentation and placards, which were useful for the existing regulatory systems. When new regulations are introduced, it is customary to provide a "grandfather" period to cover these matters. A formal statement could introduce such a grandfather period.

tent, nous prévoyons demander au ministre d'accorder les exemptions qui permettront à nos membres de poursuivre leurs activités en toute légalité.

Réciprocité avec les États-Unis

La présence de notre industrie sur le marché américain aura une forte incidence sur son développement. La valeur des exportations annuelles des fabricants de produits chimiques dépasse les deux milliards de dollars et eviron 75 p. 100 de ces exportations sont destinées aux États-Unis. L'ACFPC juge donc essentiel que la réglementation ne nuise pas indûment à la libre circulation des biens entre le Canada et les États-Unis. Le département américain des Transports a fixé au 27 juin 1985 une audience sur les problèmes de réciprocité que pose le nouveau Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Nous savons également que Transport Canada prendra les mesures nécessaires pour que la circulation des marchandises à destination des États-Unis ne soit pas entravée jusqu'à la fin des audiences sur la réciprocité. Un règlement final n'interviendra évidemment qu'une fois les audiences terminées.

D'après ce que nous savons, il y a au moins un aspect du nouveau règlement canadien que les Américains n'accepteront probablement pas. Il s'agit de la nouvelle catégorie des «gaz corrosifs» mentionnée au chapitre 2.4. Si tel est le cas, ce refus serait d'autant plus malheureux que cette nouvelle catégorie a été établie au terme de longues consultations entre Transports Canada, le département américain des Transports et des représentants des entreprises. Nous espérons que cette difficulté sera levée dans les mois qui viennent. Dans le cas contraire, d'importants produits chimiques commerciaux tels que l'ammoniac et le chlore pourraient être stoppés à la frontière. Une telle situation serait inacceptable et pourrait forcer Transports Canada à réexaminer la classification des gaz corrosifs. Dans notre lettre du 1er mai, nous avons également pressé le ministre des Transports de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la libre circulation des marchandises dangereuses canadiennes à destination des États-Unis.

Nécessité d'une déclaration de principe de la part de Transports Canada

Vous avez pu vous rendre compte au cours de vos travaux que nombre de personnes s'inquiètent et s'interrogent au sujet du nouveau règlement. Il est dommage que Transports Canada n'ait pas émis une déclaration de principe permettant de lever bien des incertitudes. Une telle déclaration pourrait notamment préciser les points suivants:

—Les entreprises peuvent-elles mettre en œuvre dès maintenant certaines dispositions du règlement, plutôt que d'attendre au 1er juillet? Il serait préférable de procéder immédiatement à certains changements plutôt que d'essayer de tout modifier à la même date.

—Certaines marchandises seront en cours de transport le 1er juillet. Il restera aussi en stock des articles, comme des documents et des panneaux, qui étaient conformes à la réglementation actuelle. Lors de l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement, on accorde habituellement une «période de grâce» pour tenir compte de ces situations;

—as we have mentioned, significant amendments to the regulations are being prepared. Unfortunately, these are not yet public and will not be law by July 1. A formal statement could advise all interested parties about these amendments and the extent to which they can be relied upon prior to their promulgation.

—many parties have expressed concern with Transport Canada's apparent intention to implement the regulations July 1 but not require strict compliance for some time after that date. A statement formalizing this policy could make it more acceptable to industry, although this is a poor second choice to a reasonable implementation period which would permit our members to continue to obey the law.

In CCPA's view, a formal statement from Transport Canada addressing these and similar matters would be very useful in easing the concerns currently being expressed by many organizations.

We trust, Mr. Chairman, that this brief summary of CCPA's views will be of interest to you and your committee. If you require clarification of any of the views we have expressed, please do not hesitate to call upon us.

Yours truly,

Jean M. Bélanger,
President.

cette période de grâce pourrait faire l'objet d'une annonce officielle.

—Comme nous l'avons mentionné, on prépare d'importantes modifications au règlement. Malheureusement, ces modifications n'ont pas été rendues publiques et n'auront pas force de loi le 1er juillet. Une déclaration officielle pourrait informer les intéressés de la teneur de ces modifications et de leur degré de fiabilité jusqu'au moment de leur promulgation.

—Transports Canada semble avoir l'intention de mettre en vigueur le règlement le 1er juillet, mais d'attendre un certain temps avant d'en exiger le respect absolu. Une déclaration officielle à cet effet rendrait cette politique plus acceptable aux entreprises, qui préféreraient toutefois de beaucoup obtenir un délai de mise en application raisonnable et poursuivre leurs activités sans contrevenir à la loi.

L'ACFPC est d'avis qu'une déclaration officielle de Transports Canada sur ces questions et d'autres semblables ferait beaucoup pour dissiper les inquiétudes que ressentent de nombreuses organisations.

Nous espérons, Monsieur le Président, que ce résumé des opinions de l'ACFPC vous sera utile et saura intéresser les membres de votre comité. N'hésitez pas à communiquer avec nous pour obtenir des précisions.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,
Jean M. Bélanger.

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. T. D. Eillen, General Director, Transport of Dangerous Goods;

Mr. D. Monteith, Director, Regulatory Requirements;

Mr. W. A. Gagnon, [illegible].

From Department of Highways and Transportation (Saskatchewan):

Mr. Jack Sutherland, Deputy Minister;

Mr. Terry Bloome, Transport Dangerous Goods Coordinator.

De Transports Canada:

M. T. D. Eillen, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;

M. P. Monteith, directeur, Exigences des règlements;

M. W. A. Gagnon.

Du ministère de la Voirie et des Transports (Saskatchewan):

M. Jack Sutherland, sous-ministre;

M. Terry Bloome, coordonnateur du transport des marchandises dangereuses.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. T. D. Ellison, General Director, Transport of Dangerous Goods;

Mr. P. Monteith, Director, Regulatory Requirements;

Mr. W. A. Gagnon, Lawyer.

From Department of Highways and Transportation (Saskatchewan):

Mr. Jack Sutherland, Deputy Minister;

Mr. Terry Bloome, Transport Dangerous Goods Coordinator.

De Transports Canada:

M. T. D. Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;

M. P. Monteith, directeur, Exigences des règlements;

M. W. A. Gagnon, avocat.

Du «Department of Highways and Transportation» (Saskatchewan):

M. Jack Sutherland, sous-ministre;

M. Terry Bloome, coordonnateur du transport des marchandises dangereuses.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, June 26, 1985

Issue No. 10

Complete Proceedings on:

The subject-matter of Bill C-53, "An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof"

APPEARING:

The Honourable D. Mazankowski,
Minister of Transport

FIFTH REPORT
OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 26 juin 1985

Fascicule nº 10

Seul et unique fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-53, «Loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence»

COMPARAÎT:

L'honorable D. Mazankowski,
ministre des Transports

CINQUIÈME
RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

28235—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish	MacDonald (Halifax)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (or Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs:

Bielish	MacDonald (Halifax)
Fairbairn	Muir
Graham	*Roblin (ou Doody)
Langlois	Steuart
Lawson	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, June 20, 1985:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of the Bill C-53, intituled: "An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 20 juin 1985:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-53, intitulé: «Loi visant à autoriser l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 26 JUIN 1985
(15)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Fairbairn, Langlois, Macdonald (*Cap-Breton*), Muir et Turner. (5)

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Adams, Asselin et Watt. (3)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: MM. Christopher, recherchiste et Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: L'honorable D. Mazankowski, ministre des Transports.

Témoins:

De Transports Canada:

M. R. W. Stephenson, conseiller en matière de politique, société de la couronne; et

M. W. Heiss, conseiller juridique.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 20 juin 1985, entreprend son étude sur la teneur du Projet de loi C-53, intitulé: «Loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des Transports du nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence».

Le président présente le ministre qui, avec ses témoins, répond aux questions.

A 21 heures, le Comité se réunit à huis-clos.

A 21 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 26, 1985
(15)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Fairbairn, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*), Muir and Turner. (5)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Adams, Asselin and Watt. (3)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, researcher, and Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: The Honourable D. Mazankowski, Minister of Transport.

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. R. W. Stephenson, Policy Advisor, Crown Corporations; and

Mr. W. Heiss, legal counsel.

In compliance with its Order of Reference dated June 20, 1985, the Committee examined and considered the subject-matter of Bill C-53, intituled: "An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof".

The Chairman introduced the Minister, who made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 9:00 p.m., the Committee moved into closed session.

At 9:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

REPORT TO THE SENATE

Thursday, June 27, 1985

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the Bill C-53, intituled: "An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof", has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, June 20, 1985, examined and considered the said subject-matter and now reports that it recommends that the said Bill, when examined by the Senate, be favourably considered.

Respectfully submitted,

Le président

LÉOPOLD LANGLOIS

Chairman

RAPPORT AU SÉNAT

Le jeudi 27 juin 1985

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déférée la teneur du Projet de loi C-53, intitulé: «Loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence», a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 20 juin 1985, examiné la teneur dudit projet de loi et recommande que, lorsqu'il étudiera le Projet de loi C-53, le Sénat le considère favorablement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 26, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to examine the subject matter of Bill C-53, to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other acts in consequence thereof.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us tonight the Minister of Transport, who has an opening statement.

The Honourable Donald Frank Mazankowski, P. C., Minister of Transport: Mr. Chairman, I apologize for being late. We are living in hectic times right now and I am scheduled to make a speech tomorrow morning. I was going over some of my notes. I have with me Mr. Bob Stephenson, the person at Transport Canada who has been overseeing this matter since it began, and Mr. Heiss, legal counsel. I should also point out that I shall have to leave in about 20 minutes for a vote. However, the officials can stay behind and answer any questions you may have.

Basically Bill C-53 authorizes the federal government to dispose of Northern Transportation Company Limited. An agreement in principle was reached with the Inuvialuit Development Corporation and the Nunasi Corporation. The agreement is just about finalized and the enabling legislation will give the government the authority to complete the transaction.

I do not think it is necessary for me to go into the history of NTCL. I think most members are aware of its beginnings and the prominence it has played in the development of the north. It started out in 1931 as a private corporation. It was acquired by Eldorado Gold Mines which later became Eldorado Mining and Smelting and which is now Eldorado Nuclear. NTCL has serviced Eldorado needs in their area. During the war it was under the War Measures Act, and in 1944 it was nationalized. It is a federally incorporated company functioning under the Canada Business Corporations Act. Its head office is in Edmonton and its main operations are in Hay River. It is the largest operator of tugboats and barges in northwestern Canada, the primary means of marine transportation for residents in the Mackenzie River watershed, the western Arctic, and the Keewatin-Hudson Bay coast. NTCL operates some 26 tugboats and 171 barges. It also owns Grimshaw Trucking and Distributing Company which operates in Alberta and the Northwest Territories.

NTCL owns Nortran Offshore Limited which offers seismographic and geo-technical vessels for charter in the Beaufort Sea. It employs some 564 people. NTCL was a candidate for

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 26 juin 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications s'est réuni à 20 heures pour examiner l'objet du projet de loi C-53 visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du Nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) déclare la séance ouverte.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons l'honneur d'avoir parmi nous ce soir le ministre des Transports, qui a une déclaration d'ouverture à faire.

L'honorable Donald Frank Mazankowski, ministre des Transports: Monsieur le président, je vous prie d'excuser mon retard. Nous traversons actuellement une période frénétique et je dois prononcer un discours demain matin. Je revoyais certaines de mes notes. Je suis accompagné ce soir de M. Bob Stephenson, employé de mon ministère qui a été chargé depuis le début de ce dossier, et de M. Heiss, notre conseiller juridique. Je vous signale également que je devrai partir dans une vingtaine de minutes pour un vote. Toutefois, mes fonctionnaires pourront rester et répondre à toute question que vous voudrez bien leur poser.

Essentiellement, le projet de loi C-53 autorise le gouvernement fédéral à aliéner la Société des transports du Nord Limitée. Une entente de principe a été conclue avec la Inuvialuit Development Corporation et la Nunasi Corporation. Le libellé de l'accord est presque arrêté et la loi habilitante autorisera le gouvernement à effectuer l'opération.

Il serait inutile pour moi, je crois, de retracer l'historique de la STNL. Vous êtes pour la plupart au courant de ses origines et connaissez le rôle important qu'elle a joué dans l'aménagement du Nord. A sa création en 1931, l'entreprise était une société privée. Elle a été acquise par l'Eldorado Gold Mines, qui est devenue par la Suite l'Eldorado Mining and Smelting et qui est maintenant l'Eldorado Nucléaire. La STNL a répondu aux besoins d'Eldorado. Pendant la guerre, la société est tombée sous le coup de la Loi des mesures de guerre et, en 1944, elle a été nationalisée. Il s'agit maintenant d'une société constituée en vertu des lois fédérales qui exploite en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Son siège social est situé à Edmonton et son exploitation se fait surtout à Hay River. Dans le nord-ouest du pays, cette entreprise est le plus grand exploitant de remorqueurs et de chalands, qui constituent les principaux moyens de transport maritime pour les personnes qui habitent près de la ligne de partage des eaux du Mackenzie, dans l'ouest de l'Arctique et le long de la côte Keewatin-baie d'Hudson. La STNL exploite en effet quelque 26 remorqueurs et 171 chalands. Elle possède également la Grimshaw Trucking and Distributing Company, qui exploite en Alberta et dans les Territoires-du-Nord-Ouest.

La STNL est également propriétaire de la Nortran Offshore Limited qui frète des navires séismographiques et géotechniques dans la mer de Beaufort. Elle emploie près de 564 person-

[*Text*]

privatization in 1979. The previous government offered it for sale in March, 1984. Essentially the criteria for sale established at that time has been followed by the incoming government. The first set of tenders that were received gave Northern Industrial Carriers preference, primarily because of the price, but at that time it did not have, in our view, sufficient native northern participation. Therefore, the transaction was held until a satisfactory level of northern native participation was required. That never came about and subsequently Northern Industrial Carriers reduced, in a very substantial way, its initial offer.

The new offers were then invited from the groups which had earlier been involved. A total of three offers were received from: Denendeh Development Corporation, the Northwest Territories Metis Development Corporation, and Arctic Transportation Ltd., which was a three-member consortium; the Inuvialuit Development Corporation and the Nunasi Corporation, which was another consortium, and Arctic Offshore Ltd. and Northern Arc Shipbuilders Ltd. The offers were evaluated on the basis of price and native northern participation and commitment to community resupply. After careful consideration, it was agreed to proceed to final negotiations with the IDC/Nunasi group.

We believe that the IDC/Nunasi offer met all of the criteria set for evaluation. In addition, we believe that it presented several other attractive features, notably the fact that the IDC and Nunasi represented the majority of NTCL's resupply customers. At present, six Inuvialuit communities and 12 Inuit communities are served by NTCL. Whether one applies revenue tonne miles or tonnage as compared to NTCL's overall community resupply services, the percentage attributable to these communities is in the range of 90 to 95 per cent.

I will provide to honourable senators just a brief description of the IDC or the Inuvialuit Development Corporation. This is a corporation created by the Committee of Original People's Entitlement to pursue entrepreneurial opportunities on behalf of the Inuvialuit people of the Mackenzie Delta and the western Arctic. These people live in communities as far east as Halman Island and Paulatuk. The IDC received its current capitalization of the Inuvialuit land agreement signed in 1982. It is involved in a number of businesses, including aviation, catering and support for the Beaufort Sea oil exploration.

The corporation's head office is in Inuvik, the Northwest Territories. Its president is Randal Pakiak and its general manager is Peter Coolican.

The Nunasi Corporation is one which pursues many entrepreneurial opportunities on behalf of the Inuit people of the central and eastern Arctic. It acts on behalf of the Inuit living in Coppermine and the Keewatin, as well as throughout the eastern Arctic. Nunasi has not been the beneficiary of land claim funding, since no land claim agreement has been reached with the Inuit. The company owns a small airline in the Keewatin and, until recently, had a significant share in a gold mine. The corporation's head office is in Ottawa and its

[*Traduction*]

nes. La société a failli être privatisée en 1979. Le gouvernement précédent l'a mise en vente en mars 1984. Les critères de vente établis à cette époque ont en grande partie été repris par le nouveau gouvernement. Parmi les premiers soumissionnaires, c'est la Northern Industrial Carriers qui a eu la préférence, principalement à cause du prix offert, mais il nous semblait, à l'époque, que la participation des Autochtones du Nord était insuffisante. Nous avons par conséquent différé l'opération jusqu'à ce que le soumissionnaire puisse améliorer cette participation. Toutefois, cela ne s'est jamais réalisé et la Northern Industrial Carriers a par conséquent réduit de façon appréciable son offre initiale.

Nous avons alors demandé aux groupes précédemment intéressés de présenter de nouvelles offres. Nous en avons reçu trois, soit de la Denendeh Development Corporation, de la Northwest Territories Metis Development Corporation et de l'Arctic Transportation Ltd., consortium de trois membres; de la Inuvialuit Development Corporation et la Nunasi Corporation, un autre consortium; et enfin de Arctic Offshore Ltd. et Northern Arc Shipbuilders Ltd. Les offres ont été évaluées en fonction des critères de prix, de participation des Autochtones du Nord et de l'engagement à réapprovisionner les collectivités touchées. Après étude attentive, il fut décidé d'entreprendre des négociations définitives avec le groupe IDC/Nunasi.

L'offre IDC/Nunasi répondait selon nous à tous les critères d'évaluation établis. De plus, elle nous semblait présenter plusieurs autres aspects intéressants, notamment le fait que IDC et Nunasi constituaient les principaux clients de réapprovisionnement de la STNL. Celle-ci dessert actuellement six collectivités inuvialuit et 12 collectivités inuit. Que l'on compare les revenus tonne milles ou la jauge à l'ensemble des services de réapprovisionnement de la STNL, l'on voit que le pourcentage attribuable à ces collectivités se situe entre 90 et 95 p. 100.

Permettez-moi de donner aux honorables sénateurs une courte description de l'IDC, c'est-à-dire de l'Inuvialuit Development Corporation. Cette société a été créée par le Comité des droits des peuples originaux pour exploiter des possibilités commerciales au nom du peuple Inuvialuit du delta du Mackenzie et de l'ouest de l'Arctique. Les collectivités Inuvialuit sont répandues vers L'Est jusqu'à l'île Halma et à Paulatuk. La structure financière de la société découle de l'accord foncier inuvialuit signé en 1982. La société s'occupe de nombre de secteurs d'activité, notamment d'aviation, de services de traiteurs et de services de soutien pour les travaux de prospection pétrolière dans la mer de Beaufort.

Le siège de la société est situé à Inuvik, dans les Territoires-du-Nord-Ouest. Son président est M. Randal Pokiak et son directeur général, M. Peter Coolican.

La Nunasi Corporation exploite diverses possibilités commerciales pour le compte des Inuit de l'est et de la région centrale de l'Arctique. Elle agit aussi au nom des Inuit qui habitent à Coppermine et dans la région de Keewatin, ainsi que partout dans l'est de l'Arctique. La Nunasi ne bénéficiait d'aucune revendication territoriale, étant donné qu'aucun accord sur ce plan n'a été conclu avec les Inuit. La société possède une petite ligne aérienne dans la région de Keewatin et, à venir jusqu'à récemment, elle détenait une part importante

[*Text*]

president is John Hicks. As well, the group has used the administrative and managerial advice of Trimac Limited, which is a large, diversified, Calgary-based trucking organization, and is also involved in other enterprises. It does not have a participating interest in the package, but is merely being relied upon for providing managerial advice and administrative expertise to the group.

I should also say that the IDC/Nunasi group has agreed to a binding commitment to maintain NTCL's community resupply service. We believe that the fact that the ownership will represent the majority of the NTCL's customers strengthens the degree of commitment even further. Long-term debt to the government, currently $27 million, will be retired at the closing using the cash of the company. The closing of the deal is planned for the end of the month and, as I said earlier, the negotiations are pretty well finalized.

Mr. Chairman, while NTCL will cease to be a crown corporation, we believe that the true Canadian ownership of NTCL will be preserved and that its northern identity will be greatly enhanced. We believe that it will give northerners a tremendous opportunity to have a stake in a major and important transportation industry. It is our hope that that industry will serve to benefit all Canadians, particularly northerners.

Senator Fairbairn: I have three quick questions, Mr. Mazankowski. The first is, what is the debt of the company? Secondly, what degree of forgiveness, if any, are you comtemplating at the moment? Thirdly, is it rude to ask what is the price of the deal?

Mr. Mazankowski: I will answer the last question first, Senator Fairbairn. We are dealing with a transaction that has not been totally completed and it would be inappropriate for me at this time to disclose the price. I regret that very much. It is certainly not customary for me to be as tight-vested, but my experts and my legal advisers tell me that it is impossible to diclose it. I hope that you will understand on that point.

With respect to the other two questions that you raised, I wonder if I might ask Mr. Stephenson to reply?

Mr. Stephenson, Policy Advisor, Crown Corporations, Transport Canada: The debt on the company books as of December 31, 1984, to Her Majesty was $27.2 million, approximately. We anticipate that most of the debt will be repaid with cash in the company at closing. We also anticipate a requirement to write off approximately $1.5 million of debt. So with the exception of $1.5 million, we would be repaying debt.

Senator Fairbairn: Thank you.

The Chairman: Are there any further questions? The minister is able to stay with us for about five more minutes, and, if this bill does not come up in the house, he will come back. Therefore if you have any other questions, make them as short as possible. Senator Adams?

[*Traduction*]

dans une mine d'or. Le siège de la société est situé à Ottawa et son président est M. John Hicks. En outre, le groupe a fait appel aux conseils administratifs et de gestion de la Trimac Limited, entreprise de camionnage importante et diversifiée dont le siège est à Calgary et qui s'occupe également d'autres entreprises. Trimac ne participe pas financièrement au consortium, mais elle lui fournit tout simplement des conseils de gestion et lui fait profiter de ses connaissances spécialisées en administration.

Je signale également que le groupe IDC/Nunasi s'est engagé à maintenir les services de réapprovisionnement des collectivités de la STNL. Le fait que les propriétaires éventuels constituent la majorité des clients de la STNL renforce, à notre avis, cet engagement. La dette à long terme envers le gouvernement, qui est actuellement de 27 millions de dollars, sera remboursée à la clôture, grâce à l'encaisse de la société. L'on prévoit clore l'opération à la fin du mois et, comme je l'ai déjà signalé, les négociations sont presque arrivées à terme.

Monsieur le président, même si la STNL cesse d'être une société de la Couronne, nous croyons qu'elle demeurera sous mainmise canadienne et que son identité proprement septentrionale sera grandement mise en valeur. Cela donnera, à notre avis, aux résidents du Nord l'occasion de participer à une entreprise de transport de taille. Nous espérons sincèrement que cette mesure profite à tous les Canadiens, et surtout à ceux qui habitent le grand Nord.

La sénatrice Fairbairn: Monsieur Mazankowski, permettez-moi trois petites questions. Premièrement, à combien s'élève la dette de la société? Deuxièmement, dans quelle mesure envisagez-vous de la remettre à ce moment-ci? Et troisièmement, serait-il inopportun pour moi de demander le prix de vente?

M. Mazankowski: Permettez-moi de commencer par cette dernière question. Je vous signale que le marché n'est pas tout à fait conclu et qu'il serait déplacé pour moi, à ce moment-ci, de divulguer le prix. C'est fort regrettable. Je n'ai pas l'habitude d'être aussi réservé, mais mes experts et mes conseillers juridiques me disent qu'il est impossible de dévoiler ce montant. J'espère que vous comprenez.

Quant aux deux autres questions que vous soulevez, permettez-moi de demander à M. Stephenson de répondre.

M. Stephenson, conseiller en politique, Société de la Couronne, Transports Canada: Le 31 décembre 1984, la dette de la société envers Sa Majesté s'élevait à environ 27,2 millions de dollars. La majeure partie de ce montant sera vraisemblablement remboursée grâce à l'encaisse de la Société au moment de la clôture. Nous prévoyons par ailleurs qu'il faudra vraisemblablement annuler 1,5 million de dollars de la dette. Par conséquent, à l'exception de cette dernière somme, nous rembourserons la dette.

La sénatrice Fairbairn: Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Le ministre peut rester avec nous pour encore cinq minutes environ, et si le projet de loi n'est pas étudié à la Chambre, il reviendra. Par conséquent, si vous avez des questions à poser, qu'elles soient aussi courtes que possible. Sénateur Adams?

[*Text*]

Senator Adams: Mr. Chairman, I am not a member of this committee, although I used to be. I am glad to see here tonight John Hicks, the President of Nunasi Corporation.

Mr. Mazankowski: Mr. Hicks, I have not yet had the pleasure.

Senator Adams: Mr. Minister, in some of our communities in the north, we know that we have a problem with transportation, especially the transportation of goods coming in from the south. I was wondering why you are interested in selling this company to private enterprise since, in the meantime, the government might be able to control the situation if there are any financial difficulties for the corporation.

Another thing I was wondering about: I think it is a good thing to sell the corporation to private enterprise, and I know the organizers and the others you have mentioned in the Nunasi Corporation and the Inuvialuit Corporation. However, in the meantime, that will not resolve the problems for the Dene Nation and the people in the Mackenzie River Delta, because they were not involved in the negotiations with respect to the sale of NTCL. I was wondering if in your view it is a good thing to sell an operation like that to a native organization.

Mr. Mazankowski: We believe that there is clearly a strong desire for native northerners to become involved in an enterprise such as this, and we would certainly welcome, and in fact encourage, any participation by the Dene group. We have certainly made that clear to the group that has been signaled as the successful purchaser. I think they recognize that and I believe I am fair in stating that they have extended an invitation to the Dene group to become a participant, but that will be something that would need to be done on a bilateral basis. Therefore we would certainly welcome and, in fact, encourage that move.

With respect to the justification for privatization, as I had indicated in my opening remarks, NTCL was not established originally as a crown corporation. It was established as a private corporation, and, quite by accident, it become a crown corporation. It really never had a clearly defined public policy, although the re-supply activites carried out by NTCL were very important and became an issue that could be seen as discharging a public policy.

However, in this case with the regulatory agency being the CTC, whether it was NTCL or another private corporation, there are certain obligations that must be fulfilled; there are certain obligations by government, if it is deemed to be in the public interest, to provide services where the need exists. In the Kewatin area, the government does indeed support the provision of services there, so we really do not see a lot of things changing. Basically, the terms, the conditions and the obligations of the organization, the obligations of government, the obligations of the CTC will remain essentially the same.

We see this as a tremendous opportunity for northerners to take hold of their own commerical activities, and we think it is a very positive step and positive signal.

[*Traduction*]

Le sénateur Adams: Monsieur le président, je ne siège plus à ce comité, bien que j'en aie été membre dans le passé. Je me réjouis de la présence ici ce soir de M. John Hicks, président de la Nunasi Corporation.

M. Mazankowski: Monsieur Hicks, je n'ai pas encore eu l'honneur de vous rencontrer.

Le sénateur Adams: Monsieur le ministre, dans certaines collectivités du Nord, nous savons que nous avons des problèmes de transport, spécialement de transport de marchandises venant du Sud. Je me demande pourquoi vous voulez vendre cette société au secteur privé puisque actuellement, si l'entreprise éprouve des difficultés financières, le gouvernement peut prendre des mesures pour y remédier.

Je m'interroge aussi sur un autre point: je pense qu'il est bon de vendre la société à l'entreprise privée, et je connais les organisateurs et d'autres personnes que vous avez mentionnées de la Nunasi Corporation et de la Inuvialuit Corporation. Toutefois, cela ne va pas régler les problèmes des Dene et des résidents du delta du Mackenzie, puisqu'ils n'ont pas voix aux négociations au sujet de la vente de la STNL. Est-ce une bonne idée, à votre avis, de vendre une entreprise de ce genre à un organisme autochtone?

M. Mazankowski: Nous croyons que les Autochtones du Nord souhaitent vivement participer à une entreprise de ce genre et nous nous féliciterions de la participation des Dene, que nous encourageons d'ailleurs. C'est ce que nous avons fait valoir très clairement au groupe dont l'offre a été retenue. Ce dernier en est conscient et il est juste de dire, je crois, qu'il a invité les Dene à participer à cette entreprise, bien qu'il s'agisse là d'un point qui devra être négocié bilatéralement. Il va par conséquent sans dire que nous nous réjouirions de cette participation et que nous l'appuyerions.

Quant à l'opportunité de privatiser l'entreprise, je crois avoir signalé en guise d'introduction que la STNL n'était pas au départ une société de la Couronne. Elle était à l'origine une société privée et elle est devenue, par accident en quelque sorte, une société de la Couronne. Elle n'a jamais appliqué une politique publique clairement définie, bien que ses activités de réapprovisionnement aient été très importantes et aient pu être considérées comme une façon de mettre à exécution une politique publique.

Toutefois, comme l'organisme de réglementation compétent est la CCT, l'entreprise en question, qu'il s'agisse de la STNL ou d'une société privée, doit respecter certaines obligations; en effet, si le gouvernement juge que cela est dans l'intérêt public, l'entreprise est tenue d'assurer certains services là où le besoin existe. Dans la région de Keewatin, le gouvernement appuie effectivement la prestation de services, de sorte que la situation restera à peu près inchangée. Les conditions, modalités et obligations de l'entreprise, du gouvernement et de la CCT seront les mêmes.

À notre avis, cela représente une occasion unique pour les résidents du Nord de prendre en main leurs propres activités commerciales, et cette mesure constitue à notre avis une démarche et un signe très positifs.

[*Text*]

Senator Adams: I just have one more question, Mr. Chairman. Mr. Minister, you mentioned the 564 employees that the company now has, but these people are based mostly in places in the south and not in the community. In the meantime, we have these union organizations and I would like to ask you whether those organizations have now been taken over and will they adapt to the idea of hiring some local people? With this new organization taking over, I figure that they will hire at least some local people. How will that affect those people who now have jobs in that company?

Mr. Mazankowski: The 564 that I mentioned are employed in the peak summer season.

With respect to the union situation, I would suspect that there would be the same obligation under private ownership to the unions as there was under NTCL as a crown corporation. Perhaps Mr. Stephenson could comment on that further.

Mr. Stephenson: The company has done a lot of its hiring from the south in the past because two of the unions that it deals with are the Seafarers' International Union and the Canadian Merchant Service Guild. These two unions provide the marine crews and masters for the ships. In the past, the company's explanation for hiring in the south has been that there is no northern hiring hall and therefore they are obliged to hire in the south. To hire their crews they must go through the union hiring halls. However, there are no requirements being put on the purchaser by ourselves in terms of labour relations in the future, and certainly we would recognize the desire of the new owners of NTCL to encourage local hiring. If they can do it within the labour agreements that they now have, or any new labour agreements that they are able to negotiate, that is up to them.

Senator Adams: Mr. Chairman, if they do that, will it be done through legislation in the Northwest Territories, or must it go through a union organization?

Mr. Stephenson: To be honest, we have not focussed on that problem, because once the sale is completed the company will be subject to the same labour laws that any private sector corporation would be, and they will be free to make their own arrangements.

Senator Adams: Are the unions going to say anything if the local people get most of the jobs?

Mr. Stephenson: They have not, so far.

Senator Adams: Thank you.

Senator Watt: I have a supplementary question to that asked by Senator Adams. It is a possibility that the Inuvialuit Development Corporation and the Nunasi Corporation will run into difficulties because of the criteria the unions are required to follow. Even if there is an intention to hire local people because of the union criteria, the native people might not have the necessary ability to carry out the task. What happens in that case? Will there be a special exemption made?

Mr. Stephenson: In terms of the union arrangements, by and large they will not change. The arrangements will be as they

[*Traduction*]

Le sénateur Adams: Permettez-moi, monsieur le président, une dernière question. Monsieur le ministre, vous avez signalé que la société emploie actuellement 564 personnes, dont la plupart travaillent toutefois dans le Sud et non pas dans les collectivités septentrionales. Par ailleurs, il faut composer avec les organismes syndicaux, et j'aimerais savoir si ceux-ci ont maintenant pris en main la situation et s'ils se feront à l'idée d'embaucher des membres de la population locale? J'imagine que ce nouveau groupe en embauchera au moins quelques-uns. Quelles répercussions cette mesure aura-t-elle sur les employés actuels de la société?

M. Mazankowski: La société compte 564 employés l'été, c'est-à-dire pendant la période de pointe.

En ce qui concerne la situation syndicale, j'imagine qu'une société privée aurait envers les syndicats les mêmes obligations que la STNL en tant que société de la Couronne. M. Stephenson aurait peut-être des observations à faire à ce sujet.

M. Stephenson: Dans le passé, la société a embauché beaucoup de personnes dans le Sud parce que les deux syndicats avec lesquels elle traite sont le Syndicat international des marins et la Guilde de la marine marchande du Canada, qui fournissent les membres et les capitaines d'équipage des navires. Elle a dit être obligée de recruter les équipages dans le Sud, vu l'absence de bureaux d'embauchage dans le Nord. Pour recruter les équipages, la société est obligée de passer par les bureaux d'embauchage syndicaux. Toutefois, le gouvernement n'impose à l'acheteur aucune condition en ce qui concerne les relations de travail futures et il respecterait certes le désir des nouveaux propriétaires de la STNL d'encourager l'embauchage local. S'ils y parviennent tout en respectant les accords syndicaux en place ou tout accord à venir qu'ils pourront négocier, soit.

Le sénateur Adams: Monsieur le président, seront-ils dans ce cas assujettis aux lois des Territoires-du-Nord-Ouest, ou devront-ils faire appel à un syndicat?

M. Stephenson: Franchement, nous n'avons pas examiné ce problème, parce que, une fois la vente conclue, la société tombera sous le coup des mêmes lois sur le travail que toute société privée et elle sera libre de prendre les mesures qu'elle entend.

Le sénateur Adams: Les syndicats vont-ils intervenir si les résidents des collectivités immédiates décrochent la plupart des emplois?

M. Stephenson: Jusqu'ici, ils n'ont rien dit.

Le sénateur Adams: Merci.

Le sénateur Watt: J'aimerais poser une question complémentaire à celle du sénateur Adams. Il est possible que la Inuvialuit Development Corporation et la Nunasi Corporation connaissent des difficultés à cause des critères que les syndicats sont tenus de respecter. Même si l'on a l'intention d'embaucher des résidents locaux, à cause des critères syndicaux, il se peut que les Autochtones ne possèdent pas les compétences nécessaires pour exécuter les tâches. Qu'adviendra-t-il? Accordera-t-on une exemption?

M. Stephenson: En ce qui concerne les conditions syndicales, elles ne changeront pas vraiment. Elles seront les mêmes

[*Text*]

now exist. The contracts will continue; ownership of the company will not affect the contracts with the unions.

In terms of future arrangements, those will be subject to the normal negotiating processes. The corporation will make its arrangements with the unions at that time. I would assume that the criteria of the new owners will be quite different from the existing criteria. I do not know and I would not want to speculate.

It is certainly open for them to negotiate with the unions different processes and they would be subject to collective agreements.

Mr. Heiss, Legal Counsel, Transport Canada: The purchasers are certainly aware of the existence of the collective bargaining agreements in force now. They are aware of the arrangements that are in place; they are aware that those arrangements will continue after the sale.

Senator Watt: What are the total capital assets of this company?

Mr. Heiss: The book value of Northern Transportation Company Limited at the end of 1984 was $67.4 million. That is made up of $29.3 million of long-term debt and deferred income taxes; $25.1 million of issued share capitals; and $13.1 million of retained earnings. That is strictly the book value; that does not bear any relation to the market value of the company.

Senator Watt: Have you done the five-year projections in that regard?

Mr. Heiss: Under crown ownership the company has three- and five-year plans. Of course, the purchasers will have made their own plans for the company and the three- and five-year projections that were drawn up under crown ownership will bear no relationship to what the company may be worth in five years when it is in private hands.

Senator Watt: There is a prospect that it will generate revenue in the years to come?

Mr. Heiss: Our discussions with NTCL management indicates that there is potential for future growth in the company. We would expect that the purchasers would see some opportunities for expanding the company's business.

Senator Adams: This company has been subsidized by the government in the past. After the company is turned over to private business, how long do you think the government will continue to subsidize the company?

Mr. Heiss: NTCL operates in Keewatin under a contract with the government which will run through to the end of 1989. Minor amendments to that contract are being included in the purchase of the company; by and large, the contract will remain in place, and if required the commitment by the government to continue to subsidize service into the Keewatin will remain in place, through to the end of 1989. So, to that extent, that contract is going to remain in force. There will just be minor amendments to it, but they will not change the government's commitment to the Keewatin service.

[*Traduction*]

qu'actuellement. Les conventions resteront en vigueur, la propriété de la société ne changeant en rien les contrats de travail conclus avec les syndicats.

En ce qui concerne les conditions futures, elles seront examinées lors des négociations habituelles. La société discutera alors de ces conditions avec les syndicats. J'imagine que les critères des nouveaux propriétaires seront entièrement différents des critères existants. Je ne sais pas, et je ne veux pas formuler d'hypothèse.

Ils seront entièrement libres de négocier avec les syndicats des modalités différentes, qui devront être prévues dans les conventions collectives.

M. W. Heiss, avocat-conseil général, Transports Canada: Les acheteurs sont parfaitement conscients de l'existence des conventions collectives en vigueur. Ils sont au courant des conditions existantes et du fait que celles-ci resteront en place après la vente.

Le sénateur Watt: Quelles sont les valeurs immobilisées totales de la société?

M. Heiss: À la fin de 1984, la valeur comptable de la Société des transports du Nord Limitée était de 67,4 millions de dollars, comprenant 29,3 millions de dette à long terme et d'impôt sur le revenu différé, de 25,1 millions de capital émis et de 13,1 millions de bénéfices non répartis. Il s'agit là strictement de la valeur comptable, qui n'a aucun rapport avec la valeur marchande de la société.

Le sénateur Watt: Avez-vous fait des prévisions sur cinq ans à cet égard?

M. Heiss: En tant que propriété de la Couronne, la société a des plans triennal et quinquennal. Évidemment, les acheteurs auront dressé leurs propres plans et les prévisions de trois et de cinq ans établies pour la société de la Couronne n'auront aucun rapport avec la valeur de la société en tant qu'entreprise privée.

Le sénateur Watt: Est-il possible qu'elle produise des revenus dans les années à venir?

M. Heiss: D'après nos discussions avec la direction de la STNL, la société présente des possibilités de croissance future. Les acheteurs verront sans doute des occasions d'élargir les affaires de la société.

Le sénateur Adams: Cette société a été subventionné par le gouvernement dans le passé. Après sa privatisation, combien de temps, croyez-vous, le gouvernement continuera-t-il de la subventionner?

M. Heiss: La STNL exploite dans la région de Keewatin en vertu d'un marché conclu avec le gouvernement qui expire à la fin de 1989. Des modifications mineures à ce marché ont été incluses dans le contrat de vente; d'une manière générale, celui-ci demeurera en vigueur et, au besoin, le gouvernement respectera son engagement de continuer à subventionner le service dans la région de Keewatin jusqu'à la fin de 1989. À cet égard, par conséquent, le marché restera en vigueur. Des modifications mineures y seront apportées, mais cela ne changera en rien l'engagement pris par le gouvernement d'assurer le service dans la région de Keewatin.

[*Text*]

Senator Adams: Will the government have control until 1989?

Mr. Heiss: Yes. The contract has not been extended as part of the sale; it is the same contract that is in place right now.

The Chairman: What is the annual amount of the subsidy?

Mr. Heiss: It varies from year to year. In 1984, no subsidy was required. In the previous year I believe the subsidy was in the neighbourhood of $1 million. The subsidy has been paid since 1975 on an annual basis and has varied from no subsidy for one or two years, to a subsidy in excess of $1 million.

The Chairman: Is there a definite undertaking that the new owner will continue the service, and if so, for how long?

Mr. Heiss: One of the undertakings of the purchasers is that they will agree to continue NTCL's current resupply operations into the future, and in much the same way as the company now carries them out, as well as to all of the communities the company now serves.

The Chairman: If the new owners dispose of the company, is there any obligation on the buyer to carry on with that undertaking?

Mr. Stephenson: The covenant is binding on the owners and cannot be assigned without the consent of the vendor, being Her Majesty in this case. As a result, yes, that will be required.

Senator Turner: Every time I pick up a newspaper I see one company buying out another company; there is no competition. Companies simply buy out their competitors. That is what is happening in this country as well as in the United States. In that process the employees eventually get hurt. When Sears bought out Simpson's I called the president and he told me there would be no lay offs; 60 days later 75 truck drivers were laid off.

As far as union contracts are concerned, does the company operate under federal labour laws, provincial labour laws, labour laws of the Northwest Territories or a combination of the three?

Mr. Stephenson: I am not certain but I think it operates under a combination of the three because there are subsidiaries which operate outside.

Senator Turner: When were the union contracts last negotiated?

Mr. Heiss: There are four unions operating within NTCL and within Grimshaw Trucking & Distributing Ltd., its trucking subsidiary. Within the past six months, two contracts were signed with the Teamsters Union and with the Office and Technical Employees Union. Negotiations are underway with the Seafarers International Union and the Canadian Merchant Service Guild at this time.

Senator Turner: Do the employees now have full severance pay and vacation pay provisions as a result of the last negotiated contract, and, if not, why not?

[*Traduction*]

Le sénateur Adams: Le gouvernement aura-t-il donc main-mise jusqu'en 1989?

M. Heiss: Oui. Le marché n'a pas été prorogé dans le cadre de la vente, il s'agit du marché actuellement en vigueur.

Le président: A combien s'élève annuellement la subvention?

M. Heiss: Cela varie d'année en année. En 1984, le gouvernement n'a versé aucune subvention. L'année précédente, par contre, je crois qu'elle était de l'ordre de 1 million de dollars. Cette aide est assurée chaque année depuis 1975; à une ou deux occasions le gouvernement n'a rien versé, tandis que d'autres années, la subvention a dépassé 1 million de dollars.

Le président: Le nouveau propriétaire est-il tenu d'assurer le service et, dans l'affirmative, pour combien de temps?

M. Heiss: Les acheteurs se sont engagés à continuer d'assurer dans l'avenir les services de réapprovisionnement actuels de la STNL d'une façon à peu près identique à celle qu'emploie actuellement la société, à toutes les collectivités que celle-ci dessert actuellement.

Le président: Si les nouveaux propriétaires se défont de la société, l'acheteur sera-t-il obligé de respecter cet engagement?

M. Stephenson: Cette condition est obligatoire pour les propriétaires et ne peut être transférée sans le consentement du vendeur, soit en l'occurrence Sa Majesté. Par conséquent, pour répondre à votre question, oui, il devra respecter cet engagement.

Le sénateur Turner: Chaque fois que je lis le journal, je constate qu'une société en achète une autre; il n'y a aucune concurrence. Les sociétés achètent tout simplement leurs concurrents. Cela se passe tant au Canada qu'aux États-Unis. Cela ne peut qu'être préjudiciable aux employés. Quand Sears a acheté Simpson, j'ai téléphoné au président et il m'a dit qu'il n'y aurait pas de mise à pied; 60 jours plus tard, 75 chauffeurs de camion ont été mis à pied.

En ce qui concerne les conventions de travail, la société tombe-t-elle sous le coup des lois sur le travail du gouvernement fédéral, provincial ou des Territoires-du-Nord-Ouest, ou encore des trois?

M. Stephenson: Je n'en suis pas certain, mais je crois qu'elle exploite en vertu d'une combinaison des trois parce qu'il y a des filiales qui exploitent à l'extérieur.

Le sénateur Turner: A quand remontent les dernières négociations syndicales?

M. Heiss: La STNL et sa filiale de camionnage, la Grimshaw Trucking & Distributing Ltd., traitent avec quatre syndicats. Au cours des six derniers mois, deux conventions ont été signées avec le syndicat des camionneurs et avec le syndicat des employés techniques et de bureau. De plus, il y a des négociations en cours avec le Syndicat international des marins et la Guilde de la marine marchande du Canada.

Le sénateur Turner: La dernière convention reconnaît-elle aux employés le droit à une pleine indemnité de départ et à une gratification de vacance et, sinon, pourquoi pas?

[*Text*]

Mr. Stephenson: I am not familiar with the union contracts. They were negotiated with the management of the company without interference by the government as a shareholder. So I am not familiar with the details of the union contracts, but we have received no representations from any union representatives within NTCL suggesting that they are in any way unhappy with their contracts with the company.

Senator Turner: If this sale goes through and the employees eventually get hurt, who will pick up the pieces of those broken lives?

Mr. Stephenson: The employees have the protection they have under their collective bargaining agreements. We have certainly received no indication from the purchasers that they plan any severe changes in the way the company will carry out its business. Clearly, they require experts in their trade to continue to operate the company's vehicles and facilities. They have not indicated to us that they plan to make any significant changes along those lines.

Senator Turner: If this new company runs into financial difficulties five years from now—and this has happened in the past—what protection will the employees receive, especially the natives?

Mr. Stephenson: Presumably, NTCL will be a private corporation in five years' time and will be eligible for the same support or assistance from the government that any other private corporation receives when it runs into financial difficulties.

Senator Turner: Do the employees operate on a seniority basis?

Mr. Heiss: I do not know the answer to that.

Senator Turner: It is serious question because if the boss doesn't like you and you don't have any seniority rights, you could be fired. Somebody should be looking at this before the sale is completed. All I am saying is that the employees should be assured of a little protection now when it is a crown corporation, because once the sale is made it will be too late then.

Mr. Stephenson: The employees have the same protection now that they will have in the future. There will be no difference in terms of the sale. As I mentioned before, the contracts which provide protection under the collective agreement and the labour provisions now will continue to apply the same after the sale. Therefore, they will continue to have that protection.

Senator Turner: Forever?

Mr. Stephenson: Until Parliament decides to change the law and introduces a new set of provisions. They are subject to the same provisions as any other employee to that extent.

The Chairman: What is the amount of the debt owed to Her Majesty?

Mr. Heiss: The amount is $27.2 million.

Senator Adams: I agree with Senator Turner. Most of those 564 employees would not have been hired locally. Many would be from other communities. For example the company has to

[*Traduction*]

M. Stephenson: Je ne connais pas à fond les conventions. Elles ont été négociées par la direction de la société, sans intervention du gouvernement en tant qu'actionnaire. Je ne connais donc pas les détails des conventions, mais aucun représentant syndical employé par la STNL n'a manifesté son mécontentement quant aux conventions signées avec la société.

Le sénateur Turner: Si cette vente est conclue et que les employés subissent des torts, qui sera chargé de les réparer?

M. Stephenson: Les employés jouissent de la protection qui leur est accordée en vertu des conventions collectives. Les acheteurs ne nous ont certes pas donné l'impression d'envisager des transformations majeures au régime d'exploitation de la société. Ils auront manifestement besoin de spécialistes pour continuer d'exploiter les véhicules et les installations de l'entreprise. Ils ne nous ont pas signalé leur intention d'apporter des changements importants sur ce plan.

Le sénateur Turner: Si cette nouvelle société connaît des difficultés financières dans cinq ans—et cela s'est déjà produit dans le passé—comment les employés, et spécialement les Autochtones, seront-ils protégés?

M. Stephenson: La STNL sera probablement une société privée dans cinq ans et elle aura droit au même appui et à la même aide du gouvernement que toute autre société privée qui éprouve des difficultés financières.

Le sénateur Turner: Le régime d'ancienneté s'applique-t-il aux employés?

M. Heiss: Je ne puis répondre à cette question.

Le sénateur Turner: Il s'agit là d'une question importante, parce que si le patron ne vous aime pas et que vous n'avez pas de droit d'ancienneté, vous pouvez vous faire mettre à la porte. Il faudrait examiner ce point avant que la vente ne soit conclue. Je pense tout simplement que les employés devraient être assurés d'une certaine protection maintenant, pendant que la société appartient encore à la Couronne, parce qu'après la vente, il sera trop tard.

M. Stephenson: Les employés jouiront dans l'avenir de la même protection qu'ils ont maintenant. La vente ne fera pas de différence. Comme je l'ai déjà signalé, la protection accordée en vertu des conventions collectives et des lois sur le travail continuera de s'appliquer après la vente. Les employés continueront donc de jouir de cette même protection.

Le sénateur Turner: Pour toujours?

M. Stephenson: Jusqu'à ce que le Parlement décide de modifier la loi et d'adopter de nouvelles dispositions. Sous ce rapport, ces employés sont assujettis aux mêmes dispositions que tout autre employé.

Le président: A combien s'élève le montant de la dette envers Sa Majesté?

M. Heiss: A environ 27,2 millions de dollars.

Le sénateur Adams: Je suis d'accord avec le sénateur Turner. Il faudrait que la plupart des 564 employés soient embauchés localement. Beaucoup d'entre eux viendraient d'autres

[*Text*]

hier stevedore's to unload barges. Those 564 people belong to unions, so it is not 100 per cent local people. I don't think I could support this bill, unless some of the local people are trained to operate equipment and unload barges. At the present time the government is committed to subsidizing until 1989. After that time will the company be able to hire local people without going through the unions?

Mr. Heiss: As far as we are concerned, the hiring practices of the company, once the sale is complete will be in the company's hands. The company will decide on its hiring policies, whether to try to negotiate special arrangements with the unions which now represent NTCL employees, with respect to hiring local people, training local people, or subcontracting work. The decision is in the hands of the owners of the company.

The Chairman: Are there any mortgages on the barges and the tugs?

Mr. Heiss: No, all of the company's debt is to Her Majesty. With the exception of a small operating line of credit which Grimshaw Trucking and Distributing has to a bank, all the rest of the debts are to Her Majesty. There are no mortgages to a third party.

Senator Watt: To give a positive perspective to this undertaking, I am very much encouraged by the fact that the Minister of Transport is looking at this matter seriously. That is obvious because we have a bill before us. It will enable the aboriginal people in the north to have some say in regard to transportation. This has been one of the big concerns of our people for many years. They want to have some say, some control, over what goes on in regard to transportation. For many years now we have been operating under private companies or crown corporations that really don't have a northern perspective, let alone any clear understanding of what is going on in the north. I think this is a positive move toward recognizing that an operation like this could be run and controlled by the Inuit in the form of a joint venture. I believe that the Nunasi Corporation and the Inuvialuit will also be looking for participation from other ntive groups such as the Metis and the Dene. This is very encouraging to hear. Although we have raised some questions as to what will happen to people presently employed by NTCL when the new company takes over, our interest as native people is that the company will employ some of our own people. I understand that this would have to take place gradually. I support this strongly and I don't think we should raise any more questions in this regard. I think we should look at it very positively.

The Chairman: How many of these 564 employees are employed on an annual basis and how many are seasonal?

Mr. Heiss: I don't have the exact figures, but I know that the majority of the employees are seasonal. All of the marine

[*Traduction*]

collectivités. La société doit par exemple embaucher des débardeurs pour décharger les chalands. Ces 564 employés sont membres des syndicats, par conséquent l'effectif ne serait pas à 100 p. 100 local. Je ne crois pas pouvoir appuyer ce projet de loi si l'on ne prévoit pas d'accorder aux résidents des localités immédiates la formation nécessaire pour exploiter le matériel et décharger les chalands. Le gouvernement s'est engagé à subventionner les services jusqu'en 1989. La société pourra-t-elle ensuite embaucher des résidents locaux sans passer par les syndicats?

M. Heiss: En ce qui nous concerne, une fois la vente conclue, la société sera libre de suivre les pratiques d'embauche qu'elle veut. Elle établira sa politique d'embauchage et décidera elle-même de l'opportunité de négocier les dispositions spéciales avec les syndicats qui représentent actuellement les employés de la STNL en ce qui concerne l'embauchage de résidents locaux, la formation de ceux-ci, ou la sous-traitance des travaux. La décision appartiendra aux propriétaires de la société.

Le président: Les chalands et les remorqueurs sont-ils hypothéqués?

M. Heiss: Non; toute la dette de la société est envers Sa Majesté. A l'exception d'une faible marge de crédit d'exploitation que la Grimshaw Trucking and Distributing détient auprès d'une banque, tout le reste des dettes sont envers Sa Majesté. Il n'y a pas d'hypothèque avec un tiers.

Le sénateur Watt: Pour présenter un point de vue positif, je dois dire que je suis très encouragé par le fait que le ministre des Transports examine ce dossier avec beaucoup de sérieux. Cela est évident, puisque nous sommes saisis d'un projet de loi. Cette mesure permettra aux Autochtones du Nord d'avoir voix au chapitre en ce qui concerne les services de transport. Cela constitue une grande préoccupation depuis bien des années. Les Autochtones veulent avoir voix au chapitre, veulent avoir une certaine mainmise en ce qui concerne les transports. Depuis de nombreuses années, nous devons composer avec des entreprises privées ou des sociétés de la Couronne qui n'épousent pas vraiment le point de vue du Nord, et qui comprennent encore moins ce qui se passe dans cette région du pays. Par cette mesure, le gouvernement se trouve à reconnaître qu'une entreprise du genre peut être exploitée et dirigée par les Inuit, en régime de coparticipation. Je crois également que la Nunasi Corporation et la Inuvialuit souhaiteront la participation d'autres groupes autochtones tels les Métis et les Dene. Cela est très encourageant. Nous nous sommes interrogés sur le sort des employés actuels de la STNL, une fois la vente conclue, mais il va sans dire que, en tant qu'Autochtones, nous souhaitons que la société embauche certains membres des peuples aborigènes. Je crois comprendre que cela devra se faire graduellement. J'appuie fermement cette mesure et je ne crois pas que nous devons la mettre davantage en question. Je pense qu'il faut la voir d'une façon très positive.

Le président: Combien des 564 employés sont des travailleurs permanents et combien sont des employés saisonniers?

M. Heiss: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je sais que la plupart des employés sont saisonniers. C'est certes le cas de

[*Text*]

crews are seasonal and many of the shore personnel are seasonal as well.

The Chairman: How many of these employees are domiciled in the north?

Mr. Heiss: Again, I don't have the exact numbers, but I would think that approximately a quarter might be.

Senator Adams: Is your equipment in good working condition?

Mr. Heiss: As far as we know. We have no reason to think it is not.

Senator Adams: I asked that because you never know how old the equipment is that you are operating. When a new corporation takes over sometimes they spend millions of dollars in upgrading equipment. I would hate to see that happen, especially when the government turns over the equipment in good condition.

Mr. Heiss: Quite seriously, I think if you talked to most observers in the north who are familiar with the way that the transportation industry operates in the north, they would say that NTCL has a good reputation for maintaining its equipment. For many years the company has had extensive maintenance programs. It has some of the best facilities in the north for maintaining its fleet. I really think that almost anybody you would ask would say that NTCL's equipment is excellently maintained, given the environmental conditions in which it has to operate.

Senator Adams: I do know that the conditions in the north are extreme although I am not familiar with conditions in the west. I have seen the facility at Hay River where NTCL is located. My interest lies in employment of local people when it comes to performing some of these maintenance jobs. I am familiar with the fact that equipment that comes in contact with sea water does require a lot of maintenance, and I am concerned about how much of this work will go to local people.

However, Mr. Chairman, I do accept the fact that the witness knows a lot more about this matter than I do. He has obviously been travelling in the Arctic for some period of time and he knows much more about ships than I do.

The Chairman: What is the amount of the sale?

Mr. Heiss: I am afraid, as the minister said, the deal is not finally consummated as yet. We have not come to a final agreement with the purchasers and we are not able to discuss the details of the sale at this stage.

The Chairman: What was your target price?

Mr. Heiss: We did not have a target price when we entered into the negotiations. Clearly, we were looking for fair value for the company and we feel we are going to get it.

The Chairman: How many purchases have you negotiated?

Mr. Heiss: I believe the minister indicated that, in the latest round of bids, there were three bids of which the Inuvialuit Development Corporation and Nunasi Corporation were the

[*Traduction*]

tous les équipages ne navire, ainsi que de beaucoup d'employés des côtes.

Le président: Combien de ces employés sont des résidents du Nord?

M. Heiss: Encore une fois, je n'ai pas les chiffres exacts, mais je crois que c'est le quart environ.

Le sénateur Adams: Le matériel est-il en bon état de fonctionnement?

M. Heiss: Que nous sachions, oui, nous n'avons aucune raison de croire que ce n'est pas le cas.

Le sénateur Adams: Je vous pose cette question parce que l'on ne sait jamais quel âge a le matériel exploité. Quand une nouvelle société entre en jeu, elle dépense parfois des millions de dollars en réfection. Je ne voudrais pas que cela se produise dans ce cas, surtout si le gouvernement vend du matériel en bon état.

M. Heiss: Je pense que la plupart des observateurs, dans le Nord, qui connaissent le fonctionnement de l'industrie des transports dans cette région vous diront que la STNL a une bonne réputation en ce qui concerne l'entretien de son matériel. Depuis de nombreuses années, la société administre des programmes exhaustifs d'entretien. Elle possède certaines des meilleures installations d'entretien de sa flotte dans le Nord. Je pense que n'importe qui vous dirait que le matériel de la STNL est très bien entretenu, compte tenu du milieu dans lequel la société doit exploiter.

Le sénateur Adams: Je sais que les conditions qui existent dans le Nord sont très rigoureuses, mais je ne sais pas ce qu'elles sont dans l'Ouest. J'ai vu les installations de Hay River où la STNL est implantée. En ce qui concerne l'exercice des fonctions d'entretien, je souhaite que ce soit des membres de la population locale qui en soient chargés. Je sais bien que le matériel qui est exposé au milieu marin exige beaucoup d'entretien, et je voudrais savoir dans quelle proportion ce travail sera confié aux résidents des localités immédiates.

Toutefois, monsieur le président, je reconnais que le témoin connaît cette question beaucoup mieux que moi. Il sillonne manifestement l'Arctique depuis assez longtemps et il connaît les navires beaucoup mieux que moi.

Le président: A combien s'élève le prix de vente?

M. Heiss: Comme le ministre l'a signalé, le marché n'est pas tout à fait conclu. Nous ne sommes pas encore parvenus à cet accord définitif avec les acheteurs et nous ne sommes par conséquent pas en mesure, à ce stade-ci, de discuter des détails de la vente.

Le président: Quel était votre prix cible?

M. Heiss: Nous ne nous sommes pas fixé de prix cible au moment d'entamer les négociations. Nous voulons évidemment obtenir une juste valeur et nous croyons pouvoir l'obtenir.

Le président: Combien d'achats avez-vous négociés?

M. Heiss: Le ministre a signalé, je crois, qu'au dernier appel d'offres, nous avons reçu trois soumissions, celles de la Inuvialuit Development Corporation et de la Nunasi Corporation

[*Text*]

preferred bidders. They were the ones who were selected for the negotiation.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Turner: How much difference was there among the three bids?

Mr. Heiss: The bids were very competitive and very attractive, but, on the basis of all things considered, the group we are going with was selected.

Senator Turner: How many dollars separate the three of them?

Mr. Heiss: I wish I could say more, but I am afraid I cannot.

Senator Turner: You may sell it for $1 million, and how are we supposed to pass this bill in those circumstances? That is what bothers me.

Mr. Heiss: I can say that it is more than $1 million.

Senator Turner: But supposing it is not. We do not trust anyone.

Mr. Heiss: The terms and conditions of the sale, once the legislation is passed and the sale goes through, will be available to the public.

Senator Turner: You do not buy a house or a car that way.

The Chairman: Were bids solicited by advertising?

Mr. Heiss: Yes. There was an extensive public advertising process last summer. A large number of potentially interested purchasers came forward and discussions have been more or less ongoing with various purchasing groups since last summer.

Senator Watt: Are you saying that there is no guarantee that either Inuvialuit or Nunasi Corporation will get this contract even if the bill is passed?

Mr. Heiss: The bill authorizes the minister to sell on terms and conditions as approved by the Governor in Council. The bill does not mention the name of the purchasing group, but we are not afraid to tell anyone who will listen that we are in the final stages of negotiations with the Inuvialuit Development Corporation and the Nunasi Corporation and that we are not negotiating with anyone else. We believe we will have a final agreement very shortly.

Senator Watt: Are you only negotiating with Inuvialuit and Nunasi?

Mr. Heiss: That is right. It takes two to make an agreement, and we are at the final stages. We believe we are very close to reaching an agreement.

The Chairman: Are there any further questions? If not, I would thank our witnesses for appearing before us this evening.

The committee continued *in camera.*

[*Traduction*]

étant retenues. C'est celles que nous avons choisies pour entamer les négociations.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Turner: Quel était l'écart entre les trois offres?

M. Heiss: Les offres étaient très concurrentielles et très intéressantes, mais, compte tenu de tous les facteurs en jeu, nous avons choisi le groupe Inuvialuit-Nunasi.

Le sénateur Turner: A combien s'élèvait l'écart entre les trois offres?

M. Heiss: J'aimerais pouvoir vous en révéler davantage, mais je crains que cela me soit impossible.

Le sénateur Turner: Vous allez peut-être vendre la société pour 1 million de dollars; comment sommes-nous censés adopter le projet de loi dans ces circonstances? Voilà ce qui me gêne.

M. Heiss: Je puis vous assurer que le prix de vente est supérieur à 1 million de dollars.

Le sénateur Turner: Mais supposons que ce ne soit pas le cas. Nous ne faisons confiance en personne.

M. Heiss: Les modalités et conditions de la vente, une fois le projet de loi adopté et la vente conclue, seront dévoilées au public.

Le sénateur Turner: Mais ce n'est pas comme ça que l'on achète une maison ou une voiture.

Le président: A-t-on fait un appel d'offres public?

M. Heiss: Oui. L'appel d'offres a été largement publié l'été dernier. Un nombre important d'acheteurs éventuels se sont présentés et les discussions se déroulent de façon presque ininterrompue depuis l'été dernier.

Le sénateur Watt: Est-ce dire qu'il n'y a aucune garantie que la Inuvialuit ou la Nunasi Corporation obtiendra le marché, même si ce projet de loi est adopté?

M. Heiss: Le projet de loi autorise le ministre à vendre la société aux conditions approuvées par le gouverneur en conseil. Il ne mentionne pas le nom des acheteurs, mais nous ne craignons pas de dire à quiconque veut bien écouter que nous en sommes au dernier stade des négociations avec la Inuvialuit Development Corporation et la Nunasi Corporation et que nous ne négocions avec personne d'autre. Nous croyons que nous aurons très bientôt en main un accord définitif.

Le sénateur Watt: Vous négociez seulement avec Inuvialuit et Nunasi?

M. Heiss: Exactement. Il faut deux parties pour conclure un accord, et nous en sommes au stade final. Nous croyons être sur le point de conclure un accord.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, je remercierais nos témoins d'avoir comparu devant nous ce soir.

Le comité continue sa séance à huis clos.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des Communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. R. W. Stephenson, Policy Advisor, Crown Corporation;

Mr. W. Heiss, Legal Counsel.

De Transports Canada:

M. R. W. Stephenson, conseiller en matière de politique, société de la couronne;

M. W. Heiss, conseiller juridique.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, November 26, 1985

Issue No. 11

Ninth proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des Communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 26 novembre 1985

Fascicule nº 11

Neuvième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28300—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin
(or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner—(14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin
(ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner—(14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 26, 1985
(17)

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:10 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Fairbairn, Graham, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*), Muir and Turner. (6)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Witnesses:

Mr. David Estrin, Barrister and Solicitor.

From the Insurance Bureau of Canada:

Mrs. Hélène Gagné, Legal Counsel;

Mr. W. B. Voutt, Chairman of the Liability Committee and CEO of the Hartford Insurance Group;

Mr. R. McCormick, Chairman of the Automobile Committee and CEO of the Chateau Insurance Company.

In compliance with its Order of Reference dated February 14, 1985, the Committee resumed consideration of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any other matter relating thereto.

The Chairman introduced the witnesses.

Mr. David Estrin made a presentation and answered questions.

Mrs. Hélène Gagné, Mr. W. B. Voutt and Mr. R. McCormick made a presentation and answered questions.

The Honourable Senator Fairbairn moved,

THAT under the provisions of Rule 83, a reasonable sum for travel and living expenses be paid to Mr. David Estrin and to Mrs. Hélène Gagné, Mr. W. B.Voutt and Mr. R. McCormick of the Insurance Bureau of Canada.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 11:25 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 26 NOVEMBRE 1985
(17)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 20 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Fairbairn, Graham, Langlois, Macdonald (*Cap-Breton*), Muir et Turner. (6)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Me Jacques Rousseau, avocat.

Témoins:

Me David Estrin, avocat.

Du Bureau d'assurance du Canada:

Mme Hélène Gagné, conseillère juridique;

M. B. W. Voutt, président du comité des engagements et obligations, et administrateur en chef de «Hartford Insurance Group»;

M. R. McCormick, président du comité des automobiles, et administrateur en chef de «Chateau Insurance Company».

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

Le président présente les témoins.

Me David Estrin fait une présentation et répond aux questions.

Mme Hélène Gagné, MM. W. B. Voutt et R. McCormick, font une présentation et répondent aux questions.

L'honorable sénateur Fairbairn propose

QU'aux termes de l'article 83 du Règlement, des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés à Me David Estrin; à Mme Hélène Gagné, à MM. B. W. Voutt et R. McCormick, du Bureau d'assurance du Canada.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 22 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Denis Bouffard

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, November 26, 1985

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. for the purpose of inquiring into the subject matter of 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: Honourable senators, I should like to make a few personal remarks before hearing from our first witness. I am very happy to be back with you, having been away on sick leave for close to two months. I thank my deputy chairman, Senator Muir, for acting on my behalf and performing those duites in his usual excellent way.

This evening we have as witnesses Mr. David Estrin, Barrister and Solicitor, the Canadian Bar Association, Mrs. Hélène Gagner, Legal Counsel for the Insurance Bureau of Canada, Mr. W.B. Voutt, Chairman of the Liability Committee of Hartford Insurance, and Mr. B. McCormick, Chairman of the Automobile Committee of Chateau Insurance. I should now like to call on Mr. David Estrin to make an opening statement.

Mr. David Estrin, Barrister and Solicitor, Canadian Bar Association: Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the Canadian Bar Association, Ontario Branch, Environmental Law Section, I should like to thank you and the members of the committee for the invitation to present comments in respect of the federal Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations.

In order that you have some perspective on the comments that I am going to make, I think it is important to tell you that I am a practising lawyer whose practice is restricted to environmental and municipal planning law matters. I was the first lawyer in Canada to restrict his private practice to environmental law, and I have been practising in this area for approximately 15 years. I also teach environmental law part time in the Faculty of Environmental Studies at the University of Waterloo. From a professional viewpoint, I have both an academic and a practical interest in what the regulations have to say.

In the last few months I have taken a particularly keen interest in the Transportation of Dangerous Goods Regulations from two perspectives. I looked at these regulations in some detail on behalf of a client, the Ontario Hospital Association, who wanted to know the implications of these regulations for their many members who generated various types of waste but who were most concerned about pathological waste from hospitals, laboratories and so on. Although I was very familiar with environmental legislation in Ontario and other provinces as wellas at the federal level, having written several books in this area, I was confounded and disturbed that it took me so long to plough my way through the regulations in an effort to understand their meaning and significance regarding that one particular issue—pathological waste. I had originally estimated for my clients that it would take a certain amount of time to research and prepare an opinion for them. I found that

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 26 novembre 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, pris par le décret 1985-147 du 17 janvier 1985.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, permettez-moi quelques remarques personnelles avant de procéder à l'audition de notre premier témoin. Je suis très heureux d'être de retour parmi vous, après un congé de maladie de deux mois. Je remercie le vice-président, le sénateur Muir, qui a su s'acquitter de mes devoirs avec sa compétence habituelle.

Nous entendrons ce soir comme témoins, M. David Estrin, avocat, Association du barreau canadien; Mme Hélène Gagner, conseillère juridique, Bureau d'assurance du Canada; M. W. B. Voutt, président, Comité des engagements et obligations de la Hartford Insurance; M. B. McCormick, président du Comité des automobiles de «Chateau Insurance». Je prie maintenant M. David Estrin de nous faire un exposé préliminaire.

M. David Estrin, avocat, Association du barreau canadien: Merci, monsieur le président. Au nom de la Section du droit environnemental de la Direction de l'Ontario de l'Association du barreau canadien, je tiens à vous remercier, ainsi que les membres du Comité, de mavoir invité à commenter la Loi et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Pour vous donner une idée générale des observations que je ferai, je dois vous dire qu'à titre d'avocat, je m'occupe exclusivement de questions de planification municipale et d'environnement. Je suis, le premier au Canada, qui ait limité, depuis près de 15 ans, l'exercice de sa profession au droit environnemental. J'enseigne aussi cette discipline à temps partiel, à la Faculté des études environnementales de l'Université de Waterloo. C'est donc du double point de vue, théorique et pratique, que je m'intéresse à la teneur du Règlement.

Au cours des quelques derniers mois, mon attention a été particulièrement attirée par le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et ce, à un double point de vue. J'ai étudié ce règlement en détail, à la demande d'un client, l'Association des hôpitaux de l'Ontario qui veut en connaître les répercussions possibles sur ses nombreux membres qui produisent toutes sortes de déchets mais qui s'inquiètent plus particulièrement de ceux qui proviennent des hôpitaux, des laboratoires et ainsi de suite. Bien que je connaisse à fond le droit environnemental de l'Ontario, des autres provinces et du gouvernement fédéral, ayant écrit à ce sujet plusieurs livres, j'ai été étonné de constater tout le temps que je devais mettre à comprendre et saisir la portée du présent Règlement, surtout au sujet des déchets des établissements médicaux. J'avais estimé qu'il me faudrait un certain temps pour donner à mes clients un avis à ce sujet mais j'ai vite compris qu'il me fau-

[*Text*]

I had underestimated by a factor of three; however, fortunately for my clients and unfortunately for me, I indicated that I would stick by my oringinal estimate in terms of fees.

Within a few weeks of that encounter I determined to write a new book concerning the federal act and regulations as well as new Ontario laws that are coming into force in this area of transportation of hazardous goods and waste. I had determined to do that because, taking together the Ontario laws and this new federal law, there are so many implications for industry as well as the public that it would be appropriate to have that book published, and, hopefully, it will appear in February.

It was because I was writing a book about this whole area, including the federal act, that I was asked by the environmental law section of the Canadian Bar Association, Ontario Branch, to appear before you to give you the benefit of my opinions. I think the other members of the Canadian Bar Association quickly realized, upon looking at the mass of the regulations, that, if I were game enough to try not only to read them but to analyze them and take all this on with great encouragement, they could get on with more rewarding activities.

I should like to begin the substance of my remarks by indicating that I have been aware that over the past five years these regulations have been going through a gestation process, and I think Transport Canada is to be congratulated for taking the initiative to consult with potentially affected sectors of industry in developing its regime.

The Government of Canada itself is to be congratulated because this is one of the few acts which requires that regulations in draft form be published in advance so that people have an opportunity to comment on them. In that respect the act is a model for other federal legislation.

My comments will concentrate on what I perceive to be serious problems with the present regulations. I shall also attempt to articulate some suggestions as to how the act and the regulations might be applied in a more creative manner in order to achieve the purpose for which they were undoubtedly enacted.

Mr. Chairman and members of the committee, my feeling is that the most basic problem with the regulations is that they are virtually incomprehensible. I say that as a lawyer used to working with complex regulatory regimes. If that is the case, think how totally incomprehensible these regulations must be to people to whom they are supposed to convey legal obligations, such as truckers, manufacturers and handlers of hazardous goods.

When I say that these regulations are virtually incomprehensible, I am concerned in some respects about the actual text or language used and also about the way in which the regulations are organized, that is, their lack of accessibility and poor organization.

I have no doubt that the technical people within Transport Canada and the Dangerous Goods Directorate understand what the language means and that they know how to find their way through the regulations. I also believe that some corporations that have personnel devoted full time to being responsible for regulatory matters will have some good comprehension of

[*Traduction*]

drait trois fois plus de temps que j'avais prévu. Toutefois, heureusement pour mes clients et malheureusement pour moi, je les ai prévenus que mes honoraires resteraient les mêmes.

Une semaine après cette rencontre, j'ai résolu d'écrire un nouveau livre sur la loi fédérale et la réglementation, ainsi que les lois ontariennes qui seront appliquées dans le domaine du transport des marchandises et des déchets dangereux. J'ai pris cette décision parce que les lois de l'Ontario et cette nouvelle loi du gouvernement fédéral comportent tant de répercussions, pour l'industrie et pour le public en général, qu'il convenait d'écrire à ce sujet un livre qui, je l'espère, paraîtra en février.

C'est parce que je rédigeais un ouvrage sur toute cette question, y compris la loi fédérale, que la Section du droit environnemental, de la Direction de l'Ontario, de l'Association du barreau canadien, m'a demandé de comparaître devant vous pour exposer mes opinions. Je crois que les membres de d'autres sections de l'Association du barreau canadien ont tôt réalisé, à la vue de cette masse de règlements, que si j'avais le courage, non seulement de les lire, mais de les analyser, ils pourraient, de leur côté, se livrer à d'autres tâches plus productives.

Je vous dirai tout d'abord que ce règlement est en gestation depuis déjà 5 ans et qu'il convient de remercier Transports Canada d'avoir pris l'initiative de consulter les secteurs industriels auxquels il s'appliquerait éventuellement.

Le gouvernement du Canada mérite, lui aussi, d'être félicité car c'est là une des rares lois qui exige que la première ébauche de règlement soit d'abord publiée pour que les intéressés aient l'occasion de la commenter. Sous ce rapport, cette loi est un modèle de législation fédérale.

Mes observations porteront surtout sur les graves problèmes que j'ai relevés dans le présent règlement. J'essayerai aussi de formuler quelques suggestions sur le mode d'application de la loi et de son règlement, pour qu'ils puissent mieux atteindre l'objectif visé.

Monsieur le président et honorables membres du Comité, le problème le plus aigu que présente le règlement, c'est qu'il est pratiquement incompréhensible. Et je le dis en tant qu'avocat, habitué à travailler avec des textes réglementaires complexes. S'il en est ainsi pour moi, songez un moment combien incompréhensible ce règlement se révélera pour des gens à qui on impose des obligations légales, comme les camionneurs, les manufacturiers et les manutentionnaires de marchandises dangereuses.

Quand je dis que ce règlement est presque incompréhensible, je parle surtout du langage utilisé et de la façon dont les articles sont agencés.

Sans doute, le personnel technique de Transports Canada et de la Direction des marchandises dangereuses comprennent ce langage et se retrouvent dans ce Règlement. Je sais aussi que certaines sociétés, qui sont dotées d'un personnel permanent, affecté à ces questions de réglementation, saisiront la portée de ce Règlement, car elles ont le temps de l'étudier et de consulter

[*Text*]

what the regulations are probably supposed to mean in that they have taken the time to do this and looked at prior drafts. As I indicated at the outset, having spent several weeks literally reading and trying to analyze these regulations in order to explain them to a client and in order to write a book explaining the subject for other lawyers and business people, I came up gasping for enlightenment on many occasions. Members of the bar should be delighted because these regulations really represent another legal boondoggle. I have little doubt that the regulatory regime here is almost as complex as that under the Income Tax Act. If you had one look at that you quickly would put it away unless you were a tax specialist.

However, I know that such complexity and difficulty does not make for effective law and certainly does not promote the objective that Parliament has in mind, that is, the regulation of those involved with transporting hazardous goods and wastes in order to prevent unfortunate events from occurring.

If the law is so complex that a lawyer trying to advise his clients as to its meaning must spend literally days of research reading, re-reading and eventually calling officials in Ottawa, in addition to consulting with engineers and scientists, as to what the regulations mean vis-à-vis particular matters, they must be given a very poor, if not a failing, grade.

I appreciate that Transport Canada officials have had a difficult task. I understand that they have tried to integrate into one set of regulations requirements that appear presently in other places and which, in part, come from agreements that Canada has entered into in respect of international transportation modes. I also understand that Transport Canada officials themselves will tell you that the regulations would not necessarily be so complex if it were not for those darn lawyers in the government who say that they have to be rewritten in order to meet the legal technical requirements.

Whatever the reasons or excuses, we have in these regulations a body of law which is poorly organized, confusing, overlapping, inaccessible by topic which contains inconsistencies and, in many instances, is so vague as to be legally either meaningless on the one hand or Draconian on the other.

Some problems must be expected with any new regulatory regime, but the problems that I am talking of here are fundamental. Except for those few organizations in Canada that have full time legal staff and access to engineering and scientific expertise on a regular basis, the organization and format of the present regulations create grave difficulties. I am going to try to explain some examples. I suggest that many persons who should be governing their conduct, having regard to such regulations, do not understand and will never understand that their conduct is to be governed by such regulations for several reasons. First, the name of the act itself does not imply that its duties extend, as the regulations extend them, to manufacturing, intermediate handling and final distribution activities. All it says is, "transportation of hazardous goods." If I am a manufacturer or a wholesaler, it may be that I do not under-

[*Traduction*]

les versions précédentes. Comme je l'ai dit au début, ayant passé quelques semaines à lire et à analyser ce Règlement pour ensuite l'expliquer à un client et écrire un livre, pour en exposer la substance à d'autres avocats et hommes d'affaires, j'ai, à maintes reprises, en soif d'éclaircissements. Les membres du Barreau doivent être enchantés du fait que ce Règlement est effectivement un casse-tête juridique. Je ne doute nullement qu'il soit aussi touffu que celui de la Loi de l'impôt sur le revenu. Jetez-y un coup d'œil et, à moins d'être un spécialiste fiscal, vous le mettrez aussitôt de côté.

Je sais bien qu'une telle complexité et une telle difficulté entravent l'efficacité d'une loi et ne concourent certainement pas à l'objectif que le Parlement se proposait, c'est-à-dire la réglementation du transport des marchandises et des déchets dangereux, pour empêcher des événements désastreux de se produire.

Si la loi est à ce point complexe qu'un avocat qui essaie de conseiller son client quant à sa signification, doit passer littéralement des jours à faire des recherches, à lire, et à relire le texte, pour finir par appeler à la rescousse les fonctionnaires d'Ottawa, après avoir consulté, en plus, des ingénieurs et des hommes de science, et se renseigner auprès d'eux sur la portée du Règlement au regard de certaines questions, il faut attribuer à la dite loi une bien faible cote.

Je sais que Transports Canada n'a pas eu la tâche facile. Ce ministère a essayé d'intégrer en un Règlement uniqe les exigences éparses d'autres Règlements et qui proviennent en partie d'accords que le Canada a signés relativement aux modes de transport internationaux. Je sais aussi que les fonctionnaires de Transports Canada vous diront que leurs règlements ne seraient pas nécessairement si complexes n'étaient-ce ces fâcheux avocats du gouvernement qui prétendent qu'il faut les rédiger à nouveau, pour répondre aux exigences techniques légales.

Quelles que soient les raisons ou les excuses, nous trouvons dans ce Règlement un corps de loi qui est mal agencé, déroutant, enchevêtré, désordonné, farci de contradictions et, dans bien des cas, si vague qu'il n'a légalement aucun sens quant il ne prévoit des mesures draconiennes.

Sans doute, tout nouveau règlement soulève certains problèmes, mais en l'occurrence, ils sont fondamentaux. Sauf pour les quelques rares organismes qui, au Canada, possèdent un service de contentieux et ont accès à des ingénieurs et des scientifiques la teneur et l'agencement du présent règlement posent de graves difficultés. Je vais essayer de vous en donner des exemples. À mon avis, nombre de ceux qui devraient s'orienter sur les dictées d'un tel règlement n'en comprendront jamais le pourquoi, pour les raisons suivantes. D'abord, le titre de la loi n'implique pas que les obligations qu'elles prescrit s'étendent à la manufacture, à la manutention et à la distribution finale. La loi ne parle que du «transport des marchandises dangereuses». Si vous êtes fabricant ou détaillant en gros, il se peut qu'à la seule vue du titre de la loi, vous ne comprenniez pas qu'elle s'applique aux marchandises que vous manutentionnez.

[*Text*]

stand, just by looking at the title, that it applies to the goods I may be handling.

Second, even if an industry or an individual understands that the regulations do apply to them, it is very difficult to obtain a copy of such regulations; and when and if obtained, they are not available from the Government of Canada in any consolidated form. As you know, the major regulation came out in a booklet in February of this year. Since then, however, there have been at least two and I think three important amendments, but there is no publication available from the Government of Canada which consolidates these changes into one document. What it means is that you have to hire a lawyer or consult some other person skilled in legislative drafting in order to put together the various changes and know what the law says at any particular time.

Third, even though Transport Canada has published a series of five or six coloured brochures—and these are written in non-technical language—unfortunately, they do not give any more than basic ideas about the hundreds of pages of regulations. Such brochures are sketchy, incomplete, superficial and are totally inadequate to convey the substance of the regulations.

Obviously, if these problems persist, the act will never achieve its prime objective as even its existence, let alone its detailed requirements, will not be known and communicated to the various companies and individuals whose conduct it is supposed to regulate.

I find it absolutely incredible that the government could publish over 500 pages of complex regulations without any index at all. That is absolutely, totally absurd. I know that the Canadian Manufacturers Association has attempted to write an index to the regulations and to sell that publication, or even to give it away. However, this publication, even when it came out as of this last summer, it was out of date. It did not refer to the two substantial amendments to the regulations that were made up to that point in 1985 and its index was also quite incomplete. For example, I tried to look up the topic of "pathological waste" in this index and it was not there. It does not even refer to the topic of "waste" at all.

Assuming one can find all of the particular requirements of the regulations that refer to specific types of products or goods—and that is a difficult task as the references may be scattered anywhere within over 500 pages—in several cases the language used is vague and uncertain. As an illustration, the regulations provide an exemption for "low concentration hospital waste or other low concentration wastes of a medical nature, other than infectious substances set out in Schedule VII and radioactive materials." However, there is no definition of "low concentration hospital waste" or "other low concentration wastes of a medical nature."

I would point out that the clerk is handing out a four page document to which I will refer in a few moments. This is merely an illustration of a point I want to make and does not form part of my brief. Undoubtedly, Transport Canada wants to provide a degree of flexibility in using such vague terms but

[*Traduction*]

Deuxièmement, même si une industrie ou une personne, comprend qu'elle est assujettie au règlement, il lui est très difficile de s'en procurer un exemplaire; et lors même qu'elle y parviendrait, elle ne peut obtenir le texte consolidé du règlement. Vous savez sans doute que le règlement principal a été publié sous forme de livret, en février, cette année. Mais depuis, il y a eu au moins deux ou trois modifications importantes qu'aucune publication du gouvernement du Canada ne vient incorporer au document principal. C'est donc dire qu'il vous faut avoir recours à un avocat ou consulter une autre personne versée dans la rédaction des lois pour rassembler ces diverses modifications et comprendre ce que dit la loi à un moment donné.

Troisièmement, même si Transports Canada a publié une série de cinq ou six brochures en couleur—rédigées dans un langage non technique—elles ne donnent malheureusement qu'une idée générale des centaines de pages que renferme le règlement. Ces brochures sont des résumés incomplets et superficiels qui ne suffisent absolument pas à communiquer à l'intéressé la substance du règlement.

Si ces problèmes persistent, la loi ne pourra jamais atteindre son objectif premier, encore moins ses exigences particulières, qui resteront inconnues des diverses sociétés et particuliers dont elle entend réglementer la conduite.

Il me semble incroyable que le gouvernement puisse publier un règlement complexe de plus de 500 pages, sans aucune table des matières. C'est tout à fait absurde. Je sais que l'Association des manufacturiers canadiens a compilé une table des matières qu'elle a ensuite essayé de vendre, ou même de distribution gratuitement. Toutefois, même lorsque cette publication est parue l'été dernier, elle était déjà dépassée. On n'y trouvait pas les deux principales modifications apportées en 1985 et la table des matières était très incomplète. Par exemple, j'ai essayé de trouver dans cette table des matières la référence concernant les «déchets pathologiques» et elle n'y figurait pas. Bien plus, il n'est pas du tout question de «déchets».

En supposant que l'on puisse trouver dans le règlement les exigences particulières aux différents genres de produits ou marchandises—et la tâche n'est pas facile parce que les références sont disséminées dans plus de 500 pages—le langage utilisé est trop souvent vague et incertain. A titre d'illustration, le règlement prévoit une exemption pour les déchets à faible concentration de nature médicale ou autres déchets à faible concentration de nature médicale, autres que les substances infectieuses énumérées à l'Annexe 7 et les substances radioactives. Toutefois, on n'y trouve aucune définition de «déchets à faible concentration provenant des institutions médicales» ou des autres déchets à faible concentration de nature médicale.

Je vous signale que le greffier est en train de distribuer un document de quatre pages, auquel je ferai allusion dans un moment. Je ne vous ai donné là qu'une illustration d'un cas que je voulais vous exposer, mais cela ne fait pas partie de mon mémoire. Sans doute, Transports Canada souhaite conserver un certain degré de souplesse dans l'utilisation de termes aussi

[*Text*]

the vagueness leads to considerable difficulty for hospitals and other organizations who may be producing such waste.

Either such vague language must be avoided by using specific and clear definitions or, alternatively, a mechanism should be established whereby Transport Canada can be asked to give official rulings as to whether certain definitions apply to certain specific types of materials. Unfortunately, there is no such mechanism envisioned either in the act or provided in the regulations. I referred to the fact that the regulations do not exempt "infectious substances set out Schedule VII".

When one looks at Schedule VII one will see that there are a number of particular viruses described, but Schedule VII also says that infectious substances within its meaning are not restricted to those specifically named but include "any other infectious substances that:

(a) have a degree of virulance similar to that of any substance listed in that table;

(b) pose a risk to the community similar to the risk posed by any substance listed in that table;

(c) are resistent to available treatment or for which no treatment is available; or

(d) are diagnostic specimens that are likely to contain any of the substances listed in that table."

Given that type of language, it is apparent that it is not possible to determine, with certainty, whether or not one is dealing with a Schedule VII substance merely by looking for specific names of viruses. One must, rather, obtain professional, expert advice as to whether or not one is dealing with other infectious substances that meet the criteria specified. It is critical for anyone who may be dealing with such an infectious substance to know whether or not it is within such a definition because, if it is, then a whole range of legal obligations under the act and regulations would pertain. Under the present situation, there is a difficult, if not impossible, obligation on the part of those involved to make professional, expert determinations as to whether or not they are, in fact, dealing with a Schedul VII substance.

Another example of vagueness in the language used would be in reference to the duty to report a "dangerous occurrence". A "dangerous occurrence" is defined by the regulations to include the emission or escape of certain classes of dangerous goods in a quantity or at levels beyond that set out in Column II of Table I to Part IX of the regulations. In other words, it must be in a quantity exceeded that specifically set out, but it must also be a discharge or escape which "represents danger to health, life, property or the evironment."

In some cases, the release must be reported at any quantity if it represents such a danger.

Unfortunately, once again it requires a judgment to be made, most probably, by a truck driver or a warehouse employee as to whether or not he is dealing with, first, in the case of infectious substances, one that has to be reported at any level or only if it is escaping in quantities of five kilograms

[*Traduction*]

vagues, mais cela pose des difficultés appréciables pour les hôpitaux et autres institutions qui produisent des déchets de ce genre.

Ou bien il faut éviter un langage aussi vague, en utilisant des définitions précises et claires, ou alors il faudrait établir un mécanisme permettant à Transports Canada de décider quand une définition s'applique à une certaine substance. Malheureusement, aucun mécanisme de ce genre n'est prévu dans la loi ou dans le règlement. J'ai dit déjà que le règlement n'exemptait pas «les substances infectieuses énumérées à l'annexe VII».

A la lecture de l'annexe VII, on voit qu'il y a un certain nombre de virus décrits, mais on constate aussi que les substances infectieuses qui y sont décrites ne sont pas limitées à celles qui sont spécifiquement énumérées mais comprennent «toute autre substance infectieuse:

a) dont le degré de virulence est similaire à celui d'une matière énumérée au tableau I;

b) qui présente pour la communauté un danger analogue à celui que comporte une matière énumérée au tableau I;

c) qui résiste aux traitements disponibles ou pour lequel il n'existe aucun traitement, ou

d) qui est un spécimen pour diagnostic susceptible de contenir des matières énumérées au tableau I».

Devant un tel langage il est manifestement impossible de déterminer avec certitude si l'on a affaire à une substance visés par l'annexe VII, en cherchant simplement un nom particulier de virus. Il faut plutôt obtenir l'avis d'un expert pour savoir s'il s'agit ou non d'une substance infectieuse qui satisfait aux critères énoncés. Il est primordial, pour quiconque traite d'une telle substance infectieuse, de savoir si elle tombe sous le coup d'une telle définition, et si toute une série d'obligations légales s'appliquent dans ce cas, en vertu de la loi. Dans la situation présente, il est difficile, sinon impossible, pour celui qui doit porter un jugement professionnel, de déterminer s'il s'agit effectivement d'une substance régie par l'annexe VII.

On peut trouver un autre exemple de l'ambiguïté des termes utilisés dans l'extrait qui traite de l'obligation de faire état d'un «cas de danger». Le règlement définit un «cas de danger» et inclut dans cette définition les émissions, ou les fuites de certaines classes de marchandises dangereuses en une quantité ou en des niveaux qui dépassent ceux prévus dans la colonne II du tableau I de la partie IX du règlement. Autrement dit, il faut que ce soit en une quantité qui dépasse celle qui est prévue, mais il faut aussi que ce soit une émission ou une fuite qui «constitue un risque pour les personnes, les biens ou l'environnement».

Dans certains cas, il faut déclarer l'émission quelle qu'en soit la quantité si elle présente un tel danger.

Malheureusement, une fois de plus il faut qu'un jugement intervienne, et très probablement ce sera celui du camionneur ou de l'employé d'entrepôt, pour déterminer s'il s'agit ou non d'un cas de substance nocive qui doit être déclaré quel qu'en soit le niveau, ou s'il s'agit simplement d'une fuite de cinq kilo-

[*Text*]

or five litres. Secondly, that person must also make a judgment as to whether the release represents a danger to health, life, property or the evironment. In making the first decision, it comes down to a laboratory testing method as to whether it is something that has to be reported as regards quantity or only over certain limited quantities. It is obvious that these requirements are confusing and will not lead to the reporting of dangerous occurrences where people such as truck drivers and warehouse personnel must make informed, scientific judgments in a situation where the law requires that they must immediately notify government officials.

Another example of vagueness applies to anybody—any one of us who is simply a consumer. The regulations exempt the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods by road between a retail outlet and a residence of the purchaser or the place of consumption if the dangerous goods are contained in a packaging or small container "designed to contain them."

Here we have a potential legal duty cast upon the consumer but how is the consumer to determine whether or not he is purchasing "dangerous goods?" Secondly, how is he supposed to judge whether or not the packaging or container is "designed to contain" the dangerous goods in a proper manner?

Perhaps an even more important example is the difficulty, if not the confusion, that is apparent from a reading of the regulations in respect of the need to properly classify dangerous goods. Proper classification is the key to the legal duties under this set of regulations. You have to get your goods in the right category, according to certain formulas, and if you manage to do that, then you know what duties you have to follow. Transport Canada, in a newsletter, attempted to explain, supposedly in a simple way, how to proceed to classify dangerous goods.

I would refer you to those four pages that the clerk handed out. These illustrate Transport Canada's attempt to issue a helpful guide. This gives you an idea of how horrendous a task that would be. I would point out that these four pages are not quoted from Transport Canada's version, but are retyped for the purposes of the manuscript of my book.

On the first page it says: "Steps in Classification for Classes 2 to 6.1 and 8". It goes on to say "Read Part I of the regulations to identify all relevant definitions. Read Part II of the regulations to determine if the product or substance is exempted from any part of the regulations." If you look at Part II you will discover that it is pretty horrendous as to what is and is not exempted. It then says, "Consult List II to determine if there is a unique specified Shipping Name . . . "

Then, on the next page it states "For domestic or Transborder consignments: a) use the shipping name in Column 1, the product identification number in Column II, the classification number in Column III . . . " et cetera.

[*Traduction*]

grammes ou de cinq litres. Deuxièmement, cette personne doit aussi décider si l'émission présente un risque pour la santé, la vie, les biens ou l'environnement. En prenant la première décision, elle remplit le rôle d'un laboratoire qui détermine si le cas devrait être déclaré en raison de la quantité ou uniquement au-delà de certaines quantités limitées. Il est évident que ces exigences sont déroutantes et ne conduiront pas à déclarer les cas dangereux lorsque des personnes comme des camionneurs ou des employés d'entrepôt doivent faire de tels jugements qui demandent une formation scientifique, alors que selon la loi, ils doivent immédiatement aviser les fonctionnaires gouvernementaux.

Un autre exemple d'ambiguïté s'applique à tout le monde, au simple consommateur. Le règlement autorise à la manutention, l'offre de transporter ou le transport des marchandises dangereuses par route entre un point de vente au détail et la résidence de l'acheteur ou le point de consommation si les marchandises dangereuses sont emballées ou placées dans un petit contenant conçu pour elles.

La responsabilité éventuelle incombe au consommateur, mais comment celui-ci va-t-il déterminer s'il achète ou non des «marchandises dangereuses?» De plus, comment est-il censé juger si l'emballage ou le contenant est bel et bien conçu pour contenir les marchandises dangereuses?

Un exemple encore plus important est peut-être celui de la difficulté, sinon de la confusion, qui transparaît à la lecture de l'article du règlement portant sur la nécessité de classer correctement les marchandises dangereuses. C'est sur une classification appropriée que reposent les obligations légales prévues par ces règlements. Il faut que les marchandises figurent dans la bonne catégorie, selon certaines formules, et si l'on parvient à le faire correctement, on saura alors quelles sont les responsabilités qui en découlent. Transports Canada, a essayé d'expliquer dans un bulletin et en termes apparemment simples, comment procéder à la classification des marchandises dangereuses.

Je vous prierais de vous reporter aux quatre pages que le greffier a fait circuler. Elles illustrent l'effort de Transports Canada pour publier un guide utile. Cela vous donne une idée de l'énormité de la tâche. Je tiens à vous signaler que ces quatre pages ne sont pas tirées de la version produite par Transports Canada, mais qu'elles ont été redactylographiées pour être insérées dans mon livre.

À la première page, on lit ce qui suit: «Étapes de classification pour les classes 2 à 6.1 et 8». Puis: «Lire la partie I du règlement pour identifier toutes les définitions pertinentes. Lire la partie II du règlement pour déterminer si le produit ou la substance est exempté d'une partie quelconque du règlement.» Si vous examinez la partie II, vous découvrirez qu'il est très difficile de déterminer ce qui est ou non exempté. On lit plus loin: «Consultez la liste II pour déterminer s'il y a un seul nom d'expédition qui a été précisé . . .»

Ensuite à la page suivante, on lit ce qui suit: «Pour les expéditions nationales ou transfrontalières: Utilisez le nom d'expédition dans la colonne I, le nom d'identification du produit dans la colonne II, le numéro de classification dans la colonne III . . . » etc.

[*Text*]

In these examples I have only touched upon some of the problems.

As the author of a new book on this topic I am, of course, delighted that the regulatory scheme is so complex that it requires and justifies a book. Nevertheless, for the reasons given at the outset, I am not at all sure that the Senate committee or, indeed, other parliamentarians, industry or the public generally, is pleased with a scheme that is so complex and difficult, if not impossible, to fully comprehend.

I suggest that changes are needed, some of which I will outline: First, there should be a complete rewrite of the regulations, with the objective of making them comprehensible and accessible. Secondly, prior to the rewrite being completed, Transport Canada ought to publish an official guide to the regulations which is indexed by topic and with a multiplicity of topics discussed. It might be advisable to present this in looseleaf form, since changes to the regulations will likely occur frequently over the next few months, I am told. Thirdly, a procedure should be established whereby official rulings can be given in respect of interpretations of terms and other requirements. Fourthly, an active publicity campaign should be aimed at all levels of society—from school children through university students, from trade unions through industry—as to the fact that such laws exist, that important obligations are placed on a wide spectrum of society and that such obligations need to be understood.

I should like to make some further suggestions related to this topic. The first has to do with an audit of compliance. As honourable senators are aware, as of the summer of 1986 the regulations will have been in force for approximately one year. It might be prudent, in order to provide a clear idea of whether the act and regulations are being complied with, to conduct an audit in the summer of 1986. This audit should be conducted in each jurisdiction and in respect of each mode of transportation, and the results of it should be tabled before this committee as well as made available to the public. The audit would reveal the extent to which the requirements of the act and regulations have been successfully communicated to all sectors affected. It would also reveal the manpower requirements that are being put into enforcement and that have been assigned to various jurisdictions, as well as identify deficiencies in present regulatory requirements.

The second recommendation would involve better notice of regulatory requirements. As I said at the outset, while it is admirable that draft regulations and amendments are given advance notice in the *Canada Gazette*, unfortunately it is not as popular as trucker magazines or the *Reader's Digest*, not to mention many financial and daily newspapers. I suggest that Transport Canada consider retaining public relations personnel or lawyers who are also skilled journalists—and there is a handful around—who are capable of casting the requirements of the regulations into a summary form that may have some meaning to persons who are expected to obey these regulations, and that such be published in newspapers, magazines and

[*Traduction*]

Dans ces exemples, je n'ai abordé que quelques-uns des problèmes.

A titre d'auteur d'un nouveau livre sur ce sujet, je suis bien sûr enchanté de constater que le règlement est si complexe qu'il nécessite et justifie la rédaction d'un livre pour l'expliciter. Néanmoins, pour les raisons susmentionnées, je ne suis absolument pas convaincu que le comité sénatorial ni même les autres parlementaires, l'industrie ou le public en général, soient satisfaits d'un règlement qui soit aussi complexe et aussi difficile, sinon impossible à pleinement interpréter.

Je préconise donc que des changements soient apportés, et en voici quelques-uns: Premièrement, il faudrait complètement reprendre la rédaction du règlement, dans le but de la rendre aussi compréhensible et accessible que possible. Deuxièmement, avant que cette nouvelle rédaction soit terminée, Transports Canada devrait publier un guide officiel à l'intention des usagers du règlement; ce guide serait doté d'une table des matières et il y serait question d'une multiplicité de sujets. Il serait peut-être souhaitable de présenter ce guide en feuilles détachées, puisque d'autres changements seront probablement apportés au règlement au cours des quelques prochains mois, m'a-t-on dit. Troisièmement, il conviendrait d'établir une procédure pour présenter les décisions officielles rendues sur l'interprétation de termes et d'autres exigences. Quatrièmement, il faudrait lancer une campagne de publicité à tous les niveaux de la société—à partir des écoliers jusqu'aux universitaires, des syndicats jusqu'à l'industrie—pour informer tout le monde de l'existence de telles lois, des importantes obligations qui sont imposées à une vaste tranche de la société et pour insister sur le fait que ces obligations doivent être comprises.

J'aimerais présenter d'autres suggestions à ce sujet. La première a trait à la vérification de l'observation de la loi. Comme les honorables sénateurs le savent, à compter de l'été 1986, le règlement entrera en vigueur pour une durée approximative d'un an. Il serait peut-être prudent, pour bien s'assurer que la loi et le règlement sont observés, d'effectuer une vérification au cours de l'été 1986. Cette dernière devrait être menée dans chaque province et pour tous les modes de transport, et les résultats devraient être déposés devant ce comité et également publiés. La vérification révélerait si les exigences de la loi et du règlement ont bien été communiquées à tous les secteurs visés. Elle permettrait aussi de révéler les besoins en main-d'œuvre affectée à la mise en application, par juridictions, ainsi que de relever les lacunes des exigences réglementaires actuelles.

Je vous recommanderais en second lieu de mieux informer la population des exigences du règlement. Comme je l'ai dit au début, bien qu'il soit admirable que les avant-projets de règlements et de modifications soient annoncés au préalable dans la Gazette du Canada, il est déplorable que celle-ci ne soit pas aussi populaire que les revues des camionneurs ou le Reader's Digest, sans mentionner de nombreux journaux financiers et quotidiens. Je propose donc que Transports Canada fasse en sorte de s'attacher des spécialistes des relations publiques ou des avocats qui seraient également des journalistes compétents—et cela ne manque pas—et qui seraient par le fait même capables de faire un ouvrage de vulgarisation pour que les per-

[*Text*]

trade journals that can be expected to bring such requirements to the attention of those affected.

The third recommendation is that Transport Canada consider prosecutions of individuals as opposed to corporations in cases where corporations are not financially responsible. I am sure, Mr. Chairman, that members of this committee have read the story in today's *Globe and Mail* about the prosecution in Kenora against the PCB-laden truck going from Quebec to Alberta, dripping PCBs along the trans-Canada highway, necessitating enormous public expense. The Ontario ministry of the environment undertook a prosecution against that company and it did not even bother to show up for the trial. The president, apparently, is in Nassau; previously he was in Paris. It would appear that the company has no assets, so why should it bother sending anybody to defend itself? The trial has taken place and a decision has been put over until January. But this is not the first time the Ontario government has mounted a prosecution against a company which ends up being a corporate shell. The judge may award a $50,000 fine, but what significance is that when the money cannot be recovered? What significance is that when the people behind that kind of activity, should they be found guilty, are not made responsible? I think it is helpful to know that the federal Transportation of Dangerous Goods Act allows not only corporations to be prosecuted in respect of breaches of the act and regulations, but any:

> officer, director or agent of the corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of an offence is a party to and guilty of the offence and is liable on conviction to the punishment provided for the offence whether or not the corporation has been prosecuted or convicted.

There is no such specific requirement, for example, in the Ontario Environmental Protection Act or the Ontario Water Resources Act, and not necessarily in many other provincial laws. I think it is spurious and misleading to the public, and of doubtful consequence to anyone, that a company with no assets should be convicted and levied with a substantial fine if it has no resources which are affected by such a fine. Moreover, the federal act or the regulations thereunder provide that, where a person has been convicted of an offence under this act, any property in relation to which the offence was committed may be forfeited to Her Majesty the Queen in right of Canada by order of the convicting court. Again, this committee may wish to emphasize to those administering this act that such forfeiture applications should be made to the court in the event of a conviction in order that a company such as the one that was before the court today, if found guilty, would at least give up any assets that were involved in the commission of such an offence, even if such a company had no other financial resources.

In conclusion, on behalf of the Canadian Bar Association—Ontario branch, environmental law section, I should like to thank you, Mr. Chairman, and the members of the committee

[*Traduction*]

sonnes qui sont censées observer ce règlement le comprennent, et que ce résumé soit publié dans les journaux, revues et journaux commerciaux susceptibles de porter ces exigences à l'attention des intéressés.

Troisièmement, je recommande que Transport Canada songe à poursuivre des particuliers plutôt que des sociétés lorsque ces dernières ne sont pas financièrement responsables. Je suis sûr, monsieur le président, que les membres de ce comité on lu l'histoire qui a paru dans le *Globe and Mail* d'aujourd'hui au sujet des poursuites intentées à Kenora au sujet du camion chargé de BPC qui du Québec à l'Alberta a laissé s'échapper de ce produit sur l'autoroute transcanadienne, ce qui a nécessité d'énormes dépenses publiques. Le ministère ontarien de l'Environnement a entamé des poursuites contre cette société qui n'a même pas pris la peine de se présenter au procès. Son président, apparamment, est à Nassau; il était auparavant à Paris; il semblerait que la société n'ait pas d'actifs, de telle sorte qu'on peut se demander pourquoi elle prendrait la peine de déléguer quelqu'un pour se défendre? Le procès a eu lieu et la décision a été renvoyée à janvier. Mais ce n'est pas la première fois que le gouvernement ontarien entame des poursuites contre une société fantoche. Le juge peut imposer une amende de 50 000 dollars, mais quelle importance cela a-t-il lorsque l'argent ne peut être recouvré? Quelle importance cela a-t-il lorsque ceux qui sont derrière ce genre d'activité, qui devraient être accusés, ne sont pas rendus responsable? Je pense qu'il est utile de savoir que la Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses autorise non seulement d'entamer des poursuites contre des sociétés en cas d'infraction à la loi et au règlement, mais aussi contre:

> "Les dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société qui ont ordonné ou autorisé la perpétration d'une infraction ou qui y ont consenti ou participé sont parties à l'infraction et sont passibles de la peine prévue, que la société ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable."

Il n'existe pas d'exigences du genre, par exemple, dans l'*Ontario Environmental Protection Act* ou l'*Ontario Water Resources Act*, ni même nécessairement dans beaucoup d'autres lois provinciales. Je crois qu'il est faux et trompeur pour le public, et de conséquence douteuse pour quiconque, qu'une société sans actif doive être condamnée et reçoive une amende importante si elle n'a aucunes ressources pour payer cette amende. En outre, la loi fédérale ou le règlement prévoient que lorsqu'une personne a été accusée aux termes de la présente loi, toute propriété au regard de laquelle l'infraction a été commise peut être confisquée pour sa Majesté la reine du chef du Canada par ordre du tribunal chargé du procès. À nouveau, le comité peut désirer signaler à ceux qui administrent cette loi que de telles demandes de confiscation devraient être adressées au tribunal au cas d'une condamnation afin qu'une société comme celle qui subissait son procès aujourd'hui, si elle était jugée coupable, cèderait au moins les actifs qui étaient engagés dans la perpétration d'une telle offense, même si cette société n'a aucune autre ressource financière.

En conclusion, au nom de l'Association canadienne du barreau, division de l'Ontario, section du Droit environnemental, j'aimerais vous remercier, monsieur le président et les mem-

[*Text*]

for this opportunity to present concerns and suggestions in respect of a most important piece of legislation. I should like to congratulate the committee for its oversight activities. I have read the proceedings conducted earlier this year in respect of the act and its administration. We sincerely hope that the comments we have made will be taken in a positive manner, despite the fact that, in many respects, they contain criticisms. Such criticisms have been made entirely with the objective of advancing the goal of the Transportation of Dangerous Goods Act, which is, as honourable senators are aware, the promotion of "public safety in the transportation of dangerous goods." Thank you.

Senator Macdonald (Cape Breton): As I take it, Mr. Chairman, the witness believes that the regulations should be completely rewritten. I wonder if, by any chance, he has with him any regulation which he claims to be incomprehensible.

Mr. Estrin: Yes. I am talking about the regulations under this act, the Transportation of Dangerous Goods Act, over 500 pages of regulations.

Senator Macdonald (Cape Breton): Have you any specific regulation there which you say no one could understand? For example, considering the Income Tax Act, one can take a section and find that no one understands it. Can you produce such a section of this act?

Mr. Estrin: I can certainly provide an example and would be happy to do that. I thought that was a question that might come up. If you would permit me, senator, I would like to send you the specific sections that are examples only of the confusion and the problem rather than take your time reading from them right now, but there are many. In fact, there are some that are simply confusing because they refer to so many other things and you never know where you are going or coming from. That is one problem. There are others that embody concepts that I am sure people in Transport Canada understand but I guess between the engineers and the lawyers they somehow made it into something which does not have any apparent meaning.

Senator Macdonald (Cape Breton): Do you think the present regulations could be so amended that they would be satisfactory to be put in a booklet form?

Mr. Estrin: I think that there has to be an obligation on the part of the Government of Canada if it expects people to obey the law,m to make available at all times a consolidated copy of the regulations. It is no good to publish things in the Canada *Gazette* and make them available eventually in book stores in certain cities and some provinces and make them available in several parts which only lawyers can put together. At least there are commercial law services available for acts which consolidate these things—if you are a lawyer you know exactly what I am talking about—but there is nothing in that respect for regulations. The regulations are everything as far as this act is concerned. The act means nothing without the regulations so there has to be an obligation on the part of the government to do that at the very least. That makes them available

[*Traduction*]

bres du comité de m'avoir permis d'exposer mes préoccupations et certaines suggestions au sujet de cet important texte législatif. J'aimerais aussi féliciter le comité de ses activités de supervision. J'ai lu les délibérations du début de l'année au sujet de la loi et de son administration. Nous espérons sincèrement que les commentaires que nous avons faits seront interprétés de façon positive, malgré le fait qu'à bien des égards, ils contiennent des critiques. Ces critiques ont été faites uniquement dans le sens de l'objectif de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, qui est, comme le savent les honorables sénateurs, d'encourager la «sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses.» Merci.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Si je comprends bien, monsieur le président, le témoin croit que le règlement devrait être tout à fait repris. Je me demande aussi, par hasard, s'il aurait en main un des règlements qui sont selon lui incompréhensibles.

M. Estrin: Oui. Je parle des règlements édictés aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire du document qui contient plus de 500 pages de règlements.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Y a-t-il un règlement précis que personne selon vous, ne peut comprendre? Par exemple, si l'on examine la Loi de l'impôt sur le revenu, on peut analyser un article et le juger incompréhensible. Pouvez-vous trouver un tel article dans cette loi?

M. Estrin: Certainement, et je serais heureux de le faire. Je pensais bien que cette question serait peut-être posée. Si vous me le permettez, sénateur, j'aimerais vous envoyer les articles précis qui prêtent à confusion, plutôt que de prendre de votre temps pour vous les lire immédiatement, car il y en a beaucoup. En fait, il y en a qui sont simplement déroutants parce qu'ils renvoient à une foule d'autres choses et vous ne savez jamais comment vous y retrouver. C'est un des problèmes. Il y a d'autres articles qui englobent des concepts qui sont, j'en suis sûr, compris par les employés de Transport Canada mais qui, grâce à la rédaction des ingénieurs et des avocats, sont du chinois.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Pensez-vous que les règlements actuels pourront être modifiés de façon à pouvoir être présentés sous forme de brochure?

M. Estrin: Je pense que le gouvernement du Canada est obligé de publier une codification des règlements s'il s'attend à ce que la population se conforme à la loi. Il est vain de publier des textes de loi dans la *Gazette du Canada* et de les offrir par la suite dans des librairies de certaines villes et de certaines provinces ou de les présenter en différentes parties que seuls les avocats peuvent rassembler. Au moins, il existe des services de codification du droit commercial—si vous êtes avocat vous savez exactement ce dont je parle—mais il n'y a rien de ce genre pour ces règlements. Les règlements sont extrêmement importants dans le cas de cette loi. Cette dernière ne signifie rien sans ces règlements de sorte que le gouvernement est obligé de faire au moins cette codification. Ils seraient ainsi disponibles et ce problème serait réglé. Le prochain problème consiste à les rendre compréhensibles et accessibles.

[*Text*]

and that is one problem overcome. The next problem is making them comprehensible and accessible.

Senator Macdonald (Cape Breton): Would it be fair to say that you recommend that they be rewritten?

Mr. Estrin: I think there certainly should be an attempt made to rewrite them. It is going to take some skill and thought but I think it can be done, although it will take time and then, of course, they have to be translated. In the meantime Transport Canada should, at the very least, try to come up with a short but detailed guide as to what is there and how people should try to find their way through these things in a more meaningful manner.

Senator Macdonald (Cape Breton): Are you speaking specifically about waste from hospitals and so on?

Mr. Estrin: That was simply an illustration. My first look at the regulations was in the context of that specific problem, but I looked at the whole of the regulations—every paragraph of it—for the purpose of writing a book about all of it. It is a problem that is there throughout.

Senator Fairbairn: Your presentation tonight has been both depressing and distressing. If you have looked back over our hearings in the spring you will have seen that the concern of the committee and of a number of groups who appeared before the committee at that time was the deadline for compliance with the regulations. We were assured by some witnesses that people would be trained and ready to understand and comply with these regulations by September. Others felt it might take until January.

Listening to you tonight, one has to ask if, indeed, the people that we are talking about—and they are the people who transport these goods—can possibly understand these regulations within those given time limits which was a very serious concern that we had. Is basically what you might be suggesting to us tonight is that even with all best efforts the trucking industry, the rail industry and all those people we were talking to will not be understanding these regulations for a long time?

I guess my next question would be, if you are talking about rewriting 500 pages of that complexity, is that not a task that is going to take another year or longer?

Mr. Estrin: I have an impression in my mind of the organizations that appeared before this committee from reading the minutes. I think, by and large, those organizations are large enough that they have to have full-time personnel devoted to complex regulatory matters and as long as they were determined to try to comprehend them that they would have the ability to eventually do it. The question that arises is how effectively they have managed to communicate all of that complexity down to the people on the job. I think those large organizations have that ability. I am not so concerned with large transport organizations but more about individual truck drivers, people working on docks, the many hundreds of thousands of individuals involved in the transportation network who are not necessarily employed by the larger corporate organizations but who must understand what all these signs mean and what kind of packaging is required. The regulations

[*Traduction*]

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Serait-il juste de dire que vous recommandez qu'ils soient rédigés à nouveau?

M. Estrin: Je pense qu'il conviendrait certainement de tenter une nouvelle rédaction. Il faudra y mettre de l'habileté et de la réflexion, mais je pense que cela peut être fait, même s'il faudra y mettre beaucoup de temps et bien sûr il ne faut pas oublier la traduction. Entre-temps, Transports Canada devrait, à tout le moins, essayer de mettre au point un guide, bref mais détaillé sur les responsabilités légales et les diverses modalités.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Parlez-vous en particulier des déchets d'hôpitaux et ainsi de suite?

M. Estrin: C'était simplement un exemple. J'ai d'abord examiné les règlements dans le contexte de ce problème particulier, mais j'ai ensuite examiné tous les règlements, chaque paragraphe, dans le but d'écrire un livre à ce sujet. C'est un problème qu'on y retrouve partout.

Le sénateur Fairbairn: Votre exposé ce soir a été à la fois déprimant et angoissant. Si vous aviez examiné ce qui s'est passé lors de nos audiences du printemps, vous auriez constaté que la date limite à laquelle il fallait se conformer aux règlements constituait la principale préoccupation du comité et d'un bon nombre de groupes qui ont comparu devant lui à cette époque. Certains témoins nous ont assuré que tout le monde serait formé de façon à pouvoir, dès septembre, comprendre le règlement et s'y conformer. D'autres estiment qu'il leur faudra jusqu'à janvier.

A vous entendre ce soir, il y a effectivement lieu de se demander si les intéressés—c'est-à-dire ceux qui sont appelés à transporter des marchandises dangereuses—pourront se familiariser avec ce réglement dans les délais prévus. N'êtes-vous pas en train de nous dire que même avec la meilleure volonté du monde, l'industrie du camionnage, les transporteurs ferroviaires et tous les intervenants du milieu mettront beaucoup de temps avant de bien comprendre ce règlement?

Par ailleurs, ne croyez-vous pas qu'il faudra au moins une autre année pour réécrire ces 500 pages de texte complexe?

M. Estrin: J'ai pris connaissance de la position des organismes qui sont venus témoigner devant vous en lisant le compte rendu de vos délibérations. Je pense que, dans une large mesure, ces organismes sont suffisamment importants pour affecter du personnel à temps plein au décryptage de questions réglementaires complexes. Il suffit, pour eux, d'avoir la volonté de le faire. Il reste simplement à savoir de quelle façon ils pourront communiquer des renseignements d'une telle complexité aux intervenants directs. Cela ne m'inquiète pas, car je crois qu'ils en sont capables. Je me soucie plutôt du sort des camionneurs indépendants, des débardeurs et des centaines de milliers de travailleurs œuvrant dans l'industrie du transport qui ne sont pas nécessairement employés par de grandes sociétés, mais qui doivent quand même comprendre la signification de tous ces signes et être au courant des exigences en vigueur en matière d'emballage. Il leur faudra, par exemple, savoir que

[*Text*]

make it illegal for certain people to even accept certain packages unless they are put in the right form. Is that going to be very likely when these requirements are buried in 500 pages and we are talking about individuals in some organization in a small company? I do not think so.

I am afraid that many of the smaller companies and individuals in this whole network are not even aware that we have an act, let alone these detailed regulations. It is that whole other spectrum of the transportation industry that I am very concerned about, and I think we all should be concerned about. As you heard from the trucking association when they testified before you, there are many individuals on the road doing their own thing. I am sure that they are not even going to buy these regulations when they cost $20 even if they could find out where to buy them. If they took one look at them I think I know what they would do with them pretty quickly. Yet, we are all being exposed to the goods and loads that they carry and that is what really worries me.

What is the second part to your question?

Senator Fairbairn: I was just trying to fix in my own mind if you are talking in terms of rewriting those regulations, you are talking about a mammoth task that easily could take a long time. For instance, how long is it going to take you to write your book?

Mr. Estrin: It took me longer than I anticipated. I tried to do it in a month of solid work which was an arduous task and it turned out to take longer than that. I do not think we should forestall or put a stay on the application of the regulations while it is being done. They are in force and we are faced with that situation, but I do not think that that is an impediment necessarily from trying to make them more comprehensible and to come up with a revised version which is more comprehensible and can be updated on a regular basis as it becomes necessary to change the regulations.

I am saying set in place a program which would end up rewriting the regulations and that may take a period of time but in the meantime we will keep what we have on the table. I am suggesting that there should be some interim measures.

I have two ideas; first, an education program to make these individual truckers and university students, who work on docks in the summertime, aware that all of this exists because they have a duty to report dangerous occurrences, so they should be properly trained, and there should be some publicity about the act. Secondly, Transport Canada, with the aid of some articulate people who are not scientists or engineers, could come to grips with these things and put out somewhat detailed guides of what is there. If people need to go further, then they can come and see Transport Canada and at least be aware that these things apply to them.

Therefore, the interim steps would be an educational program right from schools on up and throughout industry and in labour, and the other thing would be a guide by Transport

[*Traduction*]

selon le règlement, il est illégal d'accepter de transporter certains colis si ceux-ci ne sont pas emballés selon les normes prescrites. Croyez-vous que les petites sociétés pourront se familiariser avec tous les détails d'un règlement de 500 pages? À mon avis, cela est pratiquement impossible.

J'ai bien peur que bon nombre des petites sociétés et des particuliers œuvrant dans l'industrie du transport ne sont même pas au courant de l'existence de cette loi et encore bien moins de celle du règlement. Ce sont de ces intervenants que nous devrions, à mon avis nous inquiéter. Comme les représentants de l'Association du camionnage vous l'ont indiqué dans leur témoignage, beaucoup de camionneurs fonctionnent de façon indépendante. Je suis sûr que bon nombre d'entre eux ne seraient même pas prêts à débourser 20 $ pour acheter ce règlement, encore faudrait-il qu'ils sachent où se le procurer. Si jamais, par chance, ils consentaient à prendre connaissance de ce règlement, ils auraient tôt fait de se décourager et de renoncer à y comprendre quelque chose. Pourtant, nous sommes tous exposés aux dangers que représentent les marchandises qu'ils transportent, et c'est justement ce qui m'inquiète.

Quelle est la deuxième partie de votre question?

Le sénateur Fairbairn: J'essaie simplement d'évaluer combien il faudrait de temps pour mener à terme cette tâche colossale qui consisterait à réécrire le règlement. Pouvez-vous nous dire, par exemple, combien vous avez mis de temps pour écrire votre livre?

M. Estrin: Plus de temps que je n'avais prévu. J'ai essayé de m'y consacrer intensément pendant un mois mais cela s'est avéré insuffisant. Je ne crois pas que nous devrions devancer ou suspendre l'application du règlement maintenant qu'il est entré en vigueur. Rien ne nous empêche cependant d'essayer de le rendre plus compréhensible et d'y apporter au fur et à mesure les modifications nécessaires.

Pour ma part, je préconiserais la mise en place d'un programme dans le cadre duquel nous finirions par réécrire entièrement le règlement sans pour autant en interrompre la mise en application. Nous pourrions, par exemple, prendre certaines mesures provisoires.

Ainsi, nous pourrions mettre en place un programmation de formation destiné à renseigner les camionneurs indépendants et les étudiants de niveau universitaire qui travaillent comme débardeurs pendant l'été, au sujet des exigences applicables aux produits dangereux, et à familiariser quelque peu le public avec la loi. Par ailleurs, Transports Canada pourrait, avec l'aide de certains spécialistes qui ne seraient pas nécessairement des scientifiques ou des ingénieurs, essayer de faire ressortir les principales dispositions du règlement afin de les consigner dans un guide détaillé. Ainsi, si le public venait à avoir besoin de plus amples renseignements, il pourrait s'adresser à Transports Canada et saurait, au moins, que ces dispositions s'appliquent à lui.

Ces mesures provisoires comporteraient donc un programme de formation visant d'abord le milieu scolaire mais aussi l'industrie et la main-d'œuvre, ainsi qu'un guide détaillé pré-

[*Text*]

Canada in more detail than what we have in these few little booklets which are largely repetitive and sketchy.

Senator Turner: Are you aware of the rules and regulations that apply on our railways in Canada which are in booklet form? When an employee is hired on as a fireman and then becomes an engineer, on that day he is handed a diesel mechanical instruction book which comprises the Canadian Transport Commission Rules and Regulations governing the operation of trains in Canada and the Canadian Transport Commission Safety Rules and Regulations. This book is about three quarters of an inch thick.

Mr. Estrin: Are you talking about the red book?

Senator Turner: No, the red book is governing the rules and regulations and the other is a safety book. This is a book issued by the Canadian Transport Commission of the rules and regulations and is put in booklet form by the railway that one works for. Through examinations and regular safety meetings different experiences encountered are discussed thereby enabling the employees to be familiar with the proper procedures to follow at the time of an accident so that all safety measures can be taken. Through experience in any job you learn a lot and this is constantly going on in the railroads of Canada.

My concern is with large corporations such as Smith Transport, Canadian National EN Route and Direct Transport, but I imagine that they put out their regulations in book form. A person who buys a tractor is an agent. What rules and regulations should apply to this person and who should teach him what to do in case of an accident? As you stated yesterday on the *Journal* with respect to the young couple from Kenora whose car was a total loss as a result of the PCB spill, who is going to be responsible for the loss of their car and any health problems that occur?

There are a lot of questions to be answered and you have to start somewhere. The railroads started almost 100 years ago to put it in book form. The trucking and bus companies issue monthly and weekly bulletins so it is up to the employee to read these bulletins. The first question an employee is asked if an investigation arises is if he read the weekly rules and regulations. If he did not and his signature is not on that particular bulletin, he is in deep trouble. The railways down through the years have done a good job and most of the employees know exactly what to do when something happens.

Mr. Estrin: I think you are right. Large organizations like railways, airlines and bus companies are used to complexity in their life and, hopefully, they will take the time to understand these things and convey what their duties are to the people on the job. In the transportation and distribution side of things there are a lot of independent truckers, airline pilots flying freight up in the northern parts of Canada or northern Ontario, Saskatchewan or Manitoba or wherever, and there are probably many other examples of individuals involved. These individuals, if they are not aware and are not following

[*Traduction*]

paré par Transports Canada pour remplacer les quelques petites brochures déjà publiées, qui sont grandement répétitives et incomplètes.

Le sénateur Turner: Êtes-vous au courant de l'existence d'une brochure renfermant l'ensemble des règles applicables à l'industrie ferroviaire au Canada? Lorsqu'un employé est embauché comme pompier et qu'il est ensuite promu au rang d'ingénieur, on lui remet un livret d'instructions sur la mécanique diesel, dans lequel sont consignées les règles de sécurité de la Commission canadienne des transports régissant le fonctionnement des trains au pays. Ce livret a environ trois quarts de pouce d'épaisseur.

M. Estrin: Voulez-vous parler du livre rouge?

Le sénateur Turner: Non, le livre rouge reproduit l'ensemble des règles de sécurité, tandis que celui dont je parle traite de la sécurité en général. Il s'agit d'un livret publié par la Commission des transports du Canada, que les sociétés ferroviaires publient sous forme de brochure. A partir de vérifications et de réunions régulières, on y relate différentes expériences afin de familiariser les employés avec la procédure à adopter, en cas d'accident, pour faire en sorte de respecter toutes les règles de sécurité. L'expérience est toujours fort instructive, et cela est particulièrement vrai dans le secteur ferroviaire au Canada.

Je m'interroge sur les efforts faits par les grandes sociétés comme Smith Transport, Canadien National, et Direct Transport, mais j'imagine qu'elles publient déjà leurs règlements sous forme de brochure. Une personne qui achète un tracteur est un intermédiaire. Quelles sont les règles de sécurité qu'il lui faut respecter et qui doit lui enseigner ce qu'il faut faire en cas d'accident? Comme vous l'avez indiqué hier au Journal, au sujet du jeune couple de Kenora dont la voiture a été complètement ruinée en raison d'un déversement de BPC, qui doit être tenu responsable des conséquences de ce genre d'incident?

Il y a beaucoup de questions en suspens et il faudra bien commencer à y répondre un jour. Les sociétés ferroviaires ont commencé il y a presque cent ans à publier leurs règles de sécurité sous la forme de brochure. Les sociétés de camionnage et les services d'autobus publient des bulletins hebdomadaires et mensuels que leurs employés ont tout le loisir de lire. C'est d'ailleurs la première question que l'on pose à un employé au moment d'une enquête. S'il a omis de prendre connaissance d'un de ces bulletins et si sa signature n'apparaît pas sur le bulletin en question, il risque d'avoir de graves problèmes. Les sociétés ferroviaires ont toujours démontré beaucoup de rigueur à cet égard , et la plupart de leurs employés savent exactement ce qu'il faut faire en cas d'urgence.

M. Estrin: Vous avez raison. Les grands organismes comme les sociétés ferroviaires et aériennes et les services d'autobus, sont habitués à la complexité et ils n'hésitent jamais à s'y attaquer de front et à prendre leurs responsabilités. Par contre, dans l'industrie du transport et de la distribution, il y a beaucoup de camionneurs et de pilotes indépendants qui transportent des marchandises vers les régions nordiques du pays, et probablement beaucoup d'autres particuliers qui sont mêlés, de près ou de loin, à l'industrie du transport. Si ces particuliers ne respectent pas la loi et le règlement y afférent, ils nous expo-

[*Text*]

the act and what the regulations require, are exposing all of us to undue hazards. There is the question of how we make these requirements known, understandable and acceptable to these people. I think large organizations have the wherewithal and the history of training, but what do we do about all these other people?

Senator Turner: The same thing.

Mr. Estrin: The question is: How?

Senator Turner: Let them go to school just as we had to do. We in the CNR had to spend many nights at school learning the rules and regulations.

Mr. Estrin: There is no requirement in the act or in the regulations which requires self-employed persons to be trained. This is attempted, but how do you enforce that? People don't even know that there is a duty in the first place to do this. How do you deal with this? There is nothing spelled out in the regulations about the kind of training that is necessary. This is left entirely within the discretion of the employer. The employer has a duty, under these regulations, to train his employees and that is all it says. I am concerned, as I think you are.

Senator Turner: I believe various inspectors have been appointed who go around to the various docks, trucking companies and manufacturers to point out what they are supposed to do. These are the people who should be giving the shippers and various trucking companies instructions on how to perform their safety instructions at the plant and while they are transporting the goods. They tell me that is in operation now.

Mr. Estrin: I would hope so, that is one of the reasons I raised the suggestion of an audit in 1986. This would show what is, in fact, happening out there. We should get people from the federal government involved in many of these check points and have a forum where we can actually find out what is actually being done in terms of regulations; how much training people have; and there should be some intelligent forethought put into finding the extent to which any of this is working or not. If it turns out that it is, that is all very well, but I suspect we will find there is a lack of knowledge about what is needed.

Senator Graham: I should like to ask Mr. Estrin when he first became interested in this problem.

Mr. Estrin: I became particularly interested earlier this year, but I said—and I think you were out of the room at the time—

Senator Graham: I apologize for that.

Mr. Estrin: I was aware that these regulations had been talked about for a number of years. I knew that the first versions were almost as lengthy as the final versions.

[*Traduction*]

sent tous à des risques inutiles. La question est de savoir de quelle façon nous allons nous y prendre pour les familiariser avec les exigences en vigueur et pour rendre celles-ci compréhensibles et acceptables à leurs yeux. Les grands organismes ont les moyens et l'expérience nécessaires à cette fin, mais quelle politique allons-nous adopter dans le cas des plus petits intervenants?

Le sénateur Turner: La même.

M. Estrin: La question est de savoir de quelle façon nous allons procéder.

Le sénateur Turner: Pourquoi ne pas les forcer à suivre des cours du soir, comme nous avons dû le faire nous-mêmes du temps où nous étions à l'emploi de la société Canadien national?

M. Estrin: Il n'y a aucune disposition dans la loi ou dans le règlement qui oblige les personnes à leur propre compte à suivre des cours. Cela est sous-entendu, mais comment voulez-vous en faire une obligation? Ces personnes ne savent même pas qu'elles ont des responsabilités en matière de sécurité. Comment voulez-vous remédier à ce problème? Il n'y a aucune disposition vraiment explicite dans le règlement au sujet du type de formation nécessaire. Cette question est à l'entière discrétion de l'employeur. Tout ce que dit le règlement, c'est que l'employeur a la responabilité de former ses employés. Je suppose que vous êtes tout aussi inquiets que moi à ce sujet.

Le sénateur Turner: Je crois que différents inspecteurs sont chargés de se rendre dans les divers ports et auprès des sociétés de camionnage et des fabricants pour s'assurer que les règles de sécurité sont respectées. Ce sont eux qui devraient avoir la responsabilité d'informer les expéditeurs et les différentes sociétés de camionnage des règles de sécurité à observer à l'usine et pendant le transport des marchandises. Certains m'ont dit que cela se faisait déjà à l'heure actuelle.

M. Estrin: Je l'espère, parce c'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai proposé la tenue d'une vérification en 1986. Nous pourrons ainsi savoir vraiment où nous en sommes. Nous devons envoyer des représentants du gouvernement fédéral dans chacun des postes de vérification et tenir une consultation pour faire le point sur l'application du règlement et sur la formation dispensée aux intéressés. Il faudrait aussi se pencher sérieusement sur la pertinence de cette formation, au risque d'y découvrir bien des lacunes.

Le sénateur Graham: J'aimerais savoir quand M. Estrin a commencé à s'intéresser à ce problème.

M. Estrin: J'ai commencé à m'y intéresser sérieusement un peu plus tôt cette année, mais comme je l'ai déjà dit—je pense que vous étiez sorti à ce moment-là . . .

Le sénateur Graham: Je m'en excuse.

M. Estrin: . . . je sais qu'il est question, depuis un certain temps d'adopter ce règlement. Je n'ignore pas non plus que les premières versions étaient à peu près aussi longues que les versions définitives.

[*Text*]

Senator Graham: Had the Ontario Bar Association taken any steps in the spring, for instance to have their views made known to the Department of Transport or to this particular committee.

Mr. Estrin: I do not believe so and, to that extent, perhaps we should be faulted for coming at this at a late date.

I think the problem is that large industry tends to pay the most attention to these things because that is the sector which feels it is going to be most affected in its pocket book.

The Canadian Bar Association is simply a voluntary association of lawyers who may or may not join and who have a particular interest. I know that individual members of the bar obviously came here on behalf of certain corporate clients to express their particular concern about particular aspects of the matter. To the extent that the Canadian Bar Association is now expressing through me at least, informally, some concerns about this, if you are implying that we should have been earlier, perhaps we should have been and I would agree with you in that regard.

However, I think what is perhaps equally important, if not more so, is that we are now faced with reality. We have a lot of regulations in place which have been said by many people, including many politicians, to be the answer to or a large part of the answer to preventing dangerous occurrences in our transportation network.

As someone has taken the time, and coming from no particlar point of view, I became overwhelmed and anxious about what we had in place. That is why I chose to take the time to do this.

Senator Graham: I congratulate you for that and for the time you have spent in putting in writing your views about what obviously was a time-consuming examination of the regulations.

Has there been litigation since the regulations came into force that would prompt the bar association to say that we should take a hard look at this and see what can be done to rectify the situation?

Mr. Estrin: I am not aware that there has been any litigation up to this point in time.

I am looking at the subject matter from two points of view: From the point of view of an association such as the Ontario Hospital Association which believes there are some important legal duties because they generate certain kinds of waste. They want to know what their obligations are. I looked at the matter from that point of view and I found it to be pretty complex. I could not tell them whether their type of waste came within the definitions of these regulations. I told them that they would have consult their own experts and consult with Transport Canada to see what they have in mind.

I am also looking at this from the point of view of a person who has prosecuted and tried to enforce various laws. Looking at it from that point of view, I think we are dealing with a morass, with something that is in many cases unenforceable. The language of some sections is so vague that it would be thrown out by the courts. As you know, in these kinds of pros-

[*Traduction*]

Le sénateur Graham: L'Association du barreau canadien a-t-elle pris des mesures au printemps, par exemple, pour faire connaître sa position au ministère des Transports ou à notre comité?

M. Estrin: Je ne crois pas et je dois dire, qu'à cet égard, nous sommes probablement fautifs d'avoir tant tardé à réagir.

Je pense que cela s'explique par le fait que ce sont d'abord les grandes industries qui sont touchées par ce genre de changements et, en ce sens, elles ont tout intérêt à s'en préoccuper.

L'Association du barreau canadien n'est qu'un simple organisme auquel les avocats sont libres ou non d'adhérer. Je sais pertinemment que certains membres du barreau n'en font parti que pour défendre les intérêts particuliers de leurs clients. Quoi qu'il en soit, l'Association du barreau canadien a maintenant résolu, par mon entremise, de prendre position, de façon informelle du moins, à ce sujet. Quant à savoir si nous aurions dû intervenir plus tôt, je dois vous avouer en effet que nous avons mis du temps à réagir.

Je crois toutefois qu'il est peut-être aussi important, sinon plus, d'évaluer la situation telle qu'elle se présente à l'heure actuelle. Nous avons adopté un tas de règlements qui, aux dires de bien du monde, y compris des hommes politiques, sont la solution à une bonne partie des problèmes engendrés par le transport des marchandises dangereuses.

Étant moi-même assez profane en la matière, j'ai été stupéfait par le nombre de règlements actuellement en vigueur. C'est pourquoi j'ai décidé de prendre le temps d'étudier ce dossier.

Le sénateur Graham: Je vous félicite d'avoir pris le temps de consigner par écrit les observations que vous a inspirées ce long examen de la réglementation.

Y a-t-il eu des litiges, depuis l'entrée en vigueur du règlement, de nature à inciter le barreau à demander un réexamen de la situation de façon à voir ce qui pourrait être fait pour remédier aux lacunes relevées?

M. Estrin: À ma connaissance, il n'y en a pas eu jusqu'ici.

J'ai eu, à deux reprises, l'occasion d'examiner la situation. D'abord au nom de l'Association des hôpitaux ontariens qui croit que les hôpitaux ont certaines obligations légales à l'égard des déchets qu'ils produisent, et qui veut savoir quelles sont ces obligations au juste. J'ai examiné la question et je me suis rendu compte qu'elle était assez complexe. Il m'a été impossible de dire à cette association si le type de déchets produit par les hôpitaux était ou non visé par les définitions prévues dans le règlement. Je lui ai recommandé de consulter ses propres spécialistes et de communiquer avec Transports Canada pour avoir des précisions.

Je me suis aussi penché sur le problème à la demande d'une personne qui avait été poursuivie en justice et citée devant le tribunal pour avoir dérogé à différentes lois. Je crois que, dans un cas semblable, nous sommes aux prises avec un fatras de dispositions qui sont à peu près impossibles à appliquer. La formulation de certains articles est tellement vague qu'elle est vite

[*Text*]

ecutions, you have to prove something beyond a reasonable doubt and if it is vague, the courts will throw it out and suggest that the law be rewritten.

Looking at it from that point of view, I believe we should try to anticipate and I think we can easily do that when we realize that certain language is very vague. People in Transport Canada may know what the language means but if it is not clear and cannot be conveyed to be clear in an easy and straightforward fashion, I do not think the courts will have too much sympathy.

Senator Graham: In your view, would it be easier to rewrite the whole document, that is, all of the regulations, or to rewrite part of them and explain the remainder?

Mr. Estrin: I think we should start with an explanation with what the regulations are trying to do and how these present regulations are structured. Then, everyone understanding that, perhaps then we will have a better idea about rewriting.

Just on the example of pathological waste alone, I had to skip through hundreds of pages to find all the references to that, because there is no index. Then there are various clauses about the exemptions extending to transportation, preparation for transportation and you are not sure whether that excludes a duty to report dangerous occurrences.

There is a section at the back which talks about reporting dangerous occurrences and I am not sure whether it is meant to apply although many kinds of things are exempted.

I think a rewrite would be in order and I think it would be worthwhile.

Senator Graham: You talk about the necessity for training programs. If my recollection is correct, we had some previous testimony from representatives from the Ministry of Transport and I understood that training programs had been undertaken across the country.

Mr. Estrin: From reading the proceedings of your committee it is obvious that some large organizations have developed their own training programs and have had the co-operation of Transport Canada. I am not disputing that. However, I know that, for example the Ontario Hospital Association, which has members all across Ontario in 100 or more hospitals, does not have any idea of what this act and regulations mean.

I think Transport Canada, quite properly, communicates with the clients it knows best, that is the large trucking companies, the railways and airlines but the act does not stop there because it goes right down to people at all levels. All the act and regulations presently require is that people train themselves and that is what I am concerned about.

Senator Graham: How would you rate the public relations program generally with respect to this whole procedure?

[*Traduction*]

rejetée par les tribunaux. Comme vous le savez, dans ce genre de poursuite, vous devez prouver votre point au-delà de tout doute raisonnable. Or, si le libellé de la loi est vague, les tribunaux vont inévitablement le rejeter et suggérer une refonte.

En ce sens, je pense que nous devons nous rendre à l'évidence qu'en raison de leur imprécision, certains des passages de la loi poseront des problèmes d'application. Les gens de Transports Canada n'y verront peut-être aucun problème de compréhension, mais je doute que les tribunaux soient enclins à se montrer compréhensifs si la formulation de la loi n'est pas claire et directe.

Le sénateur Graham: Selon vous, serait-il plus facile de reformuler l'ensemble du document, c'est-à-dire tout le règlement, ou d'en réécrire certaines parties et d'expliquer le reste?

M. Estrin: Je pense que nous devrions commencer par expliquer l'objectif du règlement et la façon dont il est structuré. Une fois cela bien compris par tout le monde, nous aurons peut-être une meilleure idée des passages qu'il convient de reformuler.

Prenons juste l'exemple des déchets pathologiques. J'ai dû parcourir une centaine de pages pour trouver les dispositions qui en traitaient, parce que le règlement ne comprend pas une table des matières. Il y a aussi les différentes dispositions prévoyant des exceptions applicables au transport et à la préparation des marchandises à transporter. En les consultant, vous ne serez pas sûr s'il faut ou non signaler les produits dangereux transportés.

Il y a un article à la fin qui parle de la nécessité de signaler le transport de marchandises dangereuses, mais je ne suis pas sûr si cette disposition s'applique ou non, compte tenu du grand nombre d'exceptions prévues.

Je pense qu'une nouvelle serait justifiée et souhaitable.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé de la nécessité d'établir des programmes de formation. Si ma mémoire est fidèle, il semble que ces programmes existent déjà, d'après les témoignages de certains représentants du ministère des Transports.

M. Estrin: D'après ce que j'ai pu comprendre, à la lecture des délibérations de votre comité, il semble effectivement que certains grands organismes ont mis sur pied leur propre programme de formation avec l'aide de Transports Canada. Je ne le nie pas, mais je sais par ailleurs que l'Association des hôpitaux ontariens, par exemple, qui représente plus d'une centaine d'hôpitaux de cette province, n'a aucune idée de l'objectif de cette loi et de ce règlement.

Je crois que Transports Canada transmet assez bien l'information aux clients qu'il connaît le mieux, les grandes entreprises de camionnage, les sociétés ferroviaires et les compagnies aériennes, mais la loi ne se limite pas à ceux-ci, elle intéresse tous les citoyens. La loi et le règlement exigent actuellement que les gens se renseignent eux-mêmes et c'est ce qui me préoccupe.

Le sénateur Graham: Quelle est selon vous l'efficacité du programme de relations publiques pour l'ensemble de cette question?

[*Text*]

Mr. Estrin: I think, as regards the important industries, it has been pretty good, not withstanding the complaints I have made to you. I think we have been kept adequately informed or have had the opportunity to know what is coming, generally speaking. They have had the opportunity for input into the whole matter.

What I am very much concerned about is that, in terms of a much larger scale of the population, I do not think that there has been an adequate program. I think it has been totally inadequate. The act applies to many people from manufacturers through to warehouse people, and even people in retail stores where these goods are present, and I do not think that these people have any appreciation that we have a federal law that carries with it important obligations. In that respect I am talking about the education program.

Senator Graham: But you would agree we should not have gone beyond the date when the laws and regulations came into force?

Mr. Estrin: You mean it was proper to allow it to come into force?

Senator Graham: Yes.

Mr. Estrin: I think we have to bite the bullet and get the whole matter in gear. That has happened. But what I am saying is that, unless we have this proper communication program and an understanding of the regulations, there is going to be a large part of the transportation sector that is not going to understand that they have duties.

We have achieved something by letting it come into force and we have certainly encouraged people like myself to look into the matter. We now see placards on trucks on the highways but there are still not placards on all of the trucks. I am sure that under the regulations they should be properly placarded, so I think there is a problem in this regard and I think we could do a better job in communicating this.

Senator Fairbairn: Is any of your immediate concern heightened or related in any way to the recent incidents with hospital waste disposal in Ontario or does your interest predate that. I am sure you know what I am referring to.

Mr. Estrin: Yes, I do.

Senator Fairbairn: Was that just a mistake?

Mr. Estrin: It was a mistake. It is also a lack of communication on the part of the Ontario Ministry of the Environment to some extent. The proper handling of waste in Ontario is, largely, a provincial responsibility although they still have to comply with federal requirements regarding transportation. The mistake was where it ended up and not how it was carried, although, I am sure it was improperly carried as it went to the improper place. That was a problem of lack of communication with the provincial ministry requirements.

They have mounted a prgram recently and have brought in a whole new set of regulations. They have put on slide shows and have gone around and given all kinds of talks across the prov-

[*Traduction*]

M. Estrin: Je crois, en ce qui concerne les importantes industries, que le programme s'est révélé assez bon, même si je m'en suis un peu plaint. En général, on nous a, selon moi, bien informés et mis au courant de ce qui nous attendait. Les industries ont eu leur mot à dire sur cette question.

Ce qui me préoccupe énormément, c'est que le programme n'a selon moi pas atteint tous ses objectifs au niveau de la population en général. Il ne les a pas atteints du tout, je crois. La loi s'applique à un grand nombre de gens, autant à des fabricants qu'à des employés d'entrepôts et de commerces de vente au détail où l'on trouve ces marchandises et je ne crois pas que ces gens savent qu'il existe une loi fédérale régissant ce domaine. A cet égard, je parle du programme de sensibilisation.

Le sénateur Graham: Mais vous convenez qu'il n'y avait pas lieu de reporter la date d'entrée en vigueur des lois et des règlements?

M. Estrin: Vous voulez dire qu'il était approprié d'en permettre l'entrée en vigueur?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Estrin: Je crois qu'il faut battre le fer pendant qu'il est chaud. C'est chose du passé. Je veux dire que si nous ne mettons pas sur pied un programme de communications efficace pour arriver à faire comprendre le règlement, un énorme segment du secteur des transports ne va pas savoir qu'il a des tâches à exécuter.

Nous avons atteint un but en permettant que le règlement entre en vigueur et avons certainement encouragé des gens comme moi-même à se pencher sur la question. Nous pouvons maintenant voir des affiches sur certains camions sur les grand-routes, mais pas sur tous les camions. Je suis sûr que selon le règlement, tous les camions devraient être dotés d'affiches. Cela constitue donc un problème et je crois que pour le résoudre il faut en parler.

Le sénateur Fairbairn: Cette question vous préoccupe-t-elle à ce point uniquement depuis les incidents qui se sont récemment produits relativement à l'enlèvement des déchets dans les hôpitaux en Ontario ou vous préoccupait-elle avant. Je suis sûr que vous savez de quoi je parle.

M. Estrin: Oui, je le sais.

Le sénateur Fairbairn: Était-ce simplement une erreur?

M. Estrin: C'était une erreur, un manque de communication de la part du ministère de l'Environnement de l'Ontario, dans une certaine mesure. L'enlèvement des déchets en Ontario relève en grande partie du gouvernement provincial quoiqu'il doive respecter les exigences fédérales en matière de transport. L'erreur, c'est le résultat, et non pas la façon dont cela a été fait quoique, je suis sûr, cela n'a pas été fait dans les règles puisque les déchets n'ont pas abouti au bon endroit. Le problème, c'est qu'on ne connaissait pas bien les exigences du gouvernement provincial.

Ils ont récemment mis en œuvre un programme et établi une toute nouvelle gamme de règlements. Ils ont parcouru toute la province, présentant des diapositives au plus grand nombre

[*Text*]

ince to as many of the industries as they could possibly think of, large and small. Certainly I was present at some of those. Although it was pretty good, it could have been better.

Senator Muir: Mr. Estrin, I realize that these regulations are complicated and perhaps confusing in many respects. I noted that your presentation lasted 29 minutes and 32 seconds. Of all the witnesses I have heard, none has presented such a blanket condemnation of the regulations as yours. In the process of your condemnation, you were undoubtedly referring to some of your dear colleagues in the legal division of the Department of Transport or the Department of Justice, who must have had some part to play in the drafting of these regulations. In response to Senator Graham you said that you became interested in this matter earlier this year. From my knowledge of these regulations, their gestation period has spanned approximately five years under the previous and present administrations. I am shocked and surprised, with all due respect to my colleagues who are lawyers, that these legal beagles would not have made the regulations much simpler. It is amazing to me how you can sit there and condemn the efforts of your fellow lawyers. They seem to be so stupid, in your view, that they have not given much thought to the drafting of these regulations. You have used terms like "virtually incomprehensible", "poorly organized", "a morass", "spurious", and so forth.

Mr. Estrin: I could provide to you a written text.

Senator Muir: No, I would not want to have it, having listened to you tonight. In response to Senator Fairbairn, you said that the regulations should be completely rewritten. Although you hesitated, that was your conclusion. Could you rewrite them in a month or two?

Mr. Estrin: If I had the co-operation of the people in Transport Canada, who know what these regulations are supposed to mean, I think that they could be rewritten in a couple of months. However, I would not put them out at that point as regulations. I would hold meetings attended by representatives of industry, the public and other people who are involved so that they can tell me whether they begin to understand what we have done. At that point, we would have some basis upon which to know whether we had been somewhat more effective in our job.

You have raised a legitimate criticism. However, I am not calling the lawyers or anyone else involved in this process stupid. I believe that you mentioned that term.

Senator Muir: Perhaps you could look at the adjectives you have used in your presentation.

Mr. Estrin: As an environmental lawyer, I am accustomed to working with experts in many different disciplines. We must bring together many people who have their own jargons. Those people, perhaps, do not want to listen or perhaps cannot even comprehend people from other jurisdictions. Unfortunately, when we are discussing laws that have important legal duties, I think we must do so in language which conveys what those obligations are. I think that what has happened here is that the people at the technical level know exactly what they mean but the lawyers in government have struggled with this stuff and

[*Traduction*]

d'industries possible, grandes et petites. J'ai bien sûr assisté à certaines de ces présentations. Elles étaient assez valables, mais auraient pu l'être davantage.

Le sénateur Muir: Monsieur Estrin, je sais bien que ce règlement est compliqué et peut-être déroutant à bien des égards. J'ai remarqué que votre exposé a duré 29 minutes et 32 secondes. De tous les témoins que j'ai entendus, vous êtes le premier à avoir condamné sans équivoque le règlement. Vous avez même sans aucun doute fait allusion à certains de vos chers collègues de la Division juridique du ministère des Transports ou du ministère de la Justice qui doivent avoir participé à la rédaction de ce règlement. En réponse au sénateur Graham, vous avez dit vous être intéressé à cette question au début de l'année. D'après ce que je sais, on a mis environ cinq ans, sous le gouvernement précédent et le gouvernement actuel, pour établir ce règlement. Je suis stupéfait, avec tout le respect que je dois à mes collègues juristes, que ces experts ne soient pas arrivés à rédiger un règlement plus simple. C'est fascinant de vous voir condamner les efforts de vos collègues juristes. Ils semblent être assez stupides, à vos yeux, pour avoir rédigé ce règlement sans beaucoup réfléchir. Vous avez utilisé des termes comme «pratiquement incompréhensible», «mal organisé», «un fatras de mots», «fallacieux» et bien d'autres.

M. Estrin: Je pourrais vous en remettre une liste.

Le sénateur Muir: Je n'y tiens pas, ayant entendu votre témoignage ce soir. En réponse au sénateur Fairbairn, vous avez dit que le règlement devrait être complètement révisé. Bien que vous ayez hésité, vous êtes arrivé à cette conclusion. Pourriez-vous le refondre en un mois ou deux?

M. Estrin: Avec la collaboration des employés de Transports Canada, qui sont censés savoir ce que veut dire le règlement, je crois qu'on pourrait effectivement le réviser en quelques mois. Toutefois, je n'en ferais pas à ce moment-là un règlement. Je tiendrais des réunions auxquelles assisteraient des représentants de l'industrie, du public et d'autres gens que la question concerne afin qu'ils puissent me dire s'ils commencent ou non à comprendre ce que nous avons fait. Nous saurions alors si notre travail a donné de bons résultats.

Vous avez formulé une critique légitime. Toutefois, je ne traite pas les juristes ni quiconque de stupides. Je crois que vous avez mentionné ce terme.

Le sénateur Muir: Peut-être pourriez-vous vous reporter aux adjectifs utilisés dans votre mémoire.

M. Estrin: En ma qualité d'avocat en matière d'environnement, j'ai l'habitude de travailler avec des experts de différents domaines. Nous devons rassembler de nombreuses personnes qui ont leur propre jargon. Elles ne veulent peut-être pas écouter ou ne peuvent peut-être pas comprendre les gens d'autres disciplines. Malheureusement, lorsque nous discutons de lois qui comportent d'importantes obligations juridiques, nous devons, à mon avis, utiliser un langage qui reflète bien ce que sont ces obligations. Selon moi, dans ce cas-ci, les rédacteurs du règlement savaient exactement ce qu'ils voulaient dire, mais

[*Text*]

have tried to make out of it what they think is all right from a parliamentary language point of view. All of that together, however, does not necesssarily mean that it is intelligible from the average layman's point of view. He is the one who must understand these regulations.

There is a third perspective that must be brought in here. Probably these are not the only federal regulations that could be viewed in this way. But, since we are in the first stages of developing them, since they have only begun to apply, because so much importance seems to be given to this topic today and since these regulations are said to be the answer to so much, it seems to me that we should begin with them. As I have said, I think they could be rewritten in a short period of time, given co-operation between experts in Transport Canada, the lawyers in the federal government and people like myself, who have had experience in trying to reduce this legal razzmatazz into plain English. I wrote a book ten years ago called *Environment on Trial*. It was aimed at explaining Ontario environmental law to the average intelligent layman. It is used in highschools and universities. I can say that it is not easy to reduce such topics to straightforward language. It is difficult but it can be done. I am saying that perhaps we should try it here.

Senator Muir: I am all for putting it into layman's language. It would not be the first time that, after bills have been drafted and gone over many times, some lowly lay person, like a member or a senator, found something that had to be sent back to the brilliant lawyers for redrafting. I agree; let us get down to layman's talk. Have you personally or has the Ontario Bar Association made representations earlier this year to the Minister of Transport or the Department of Transport informing them of things of that nature?

Mr. Estrin: No.

Senator Muir: Have you ever, since you became interested in this matter, made representations to any department of government in this regard?

Mr. Estrin: No. I have not had a lot of time because I have been working on the book. When the opportunity arose, I thought that I would direct my efforts to this committee because I knew that it has been quite active. I thought that it was an appropriate place to start. Perhaps I should have delivered the brief to the people in the Department of Transport. I would be happy to send it to them. They must be involved, obviously, in this sort of thing.

Senator Muir: Your feelings are so strong and your condemnation is so great—such an exaggerated condemnation, I do believe—that I would have thought that you would have taken the time, apart from writing the book, to make known your beliefs. I am quite serious; I am not trying to be facetious. You have a lot to give to the committee and to the departments concerned, but in your presentation and twice thereafter, perhaps three times, four, six, eight or 10 times thereafter you have mentioned that you wrote a book. You have been telling us about this book or books you have written. Perhaps you would like to leave the names of those books with the commit-

[*Traduction*]

les juristes du gouvernement ont tenté d'en faire ce qu'ils estiment à leur avis convenable du point de vue du langage parlementaire. Or, cela ne donne pas nécessairement un résultat intelligible pour le citoyen moyen, celui, pourtant qui doit comprendre ce règlement.

Il y a une troisième perspective que nous devons ici envisager. Peut-être ce règlement n'est-il pas le seul sur lequel on pourrait trouver à redire. Mais puisque nous en sommes aux premières étapes de l'établissement de ce règlement et qu'il n'est en vigueur que depuis peu, et parce qu'on accorde beaucoup d'importance à cette question aujourd'hui, ce règlement étant considéré comme la solution à bien des problèmes, il me semble qu'il y a lieu de nous y arrêter d'abord. Comme je l'ai dit, je crois qu'on pourrait le remanier en peu de temps, en autant que des experts de Transports Canada, les juristes du gouvernement fédéral et des gens comme moi-même, habitués à transposer du fatras juridique en bon anglais, veuillent bien collaborer. J'ai écrit il y a dix ans un livre intitulé *Environment on Trial*. Il visait à expliquer aux profanes moyens la teneur du droit environnemental en Ontario. Ce livre est utilisé dans les collèges et les universités. Je puis dire qu'il n'est pas facile d'exposer des sujets semblables en langage clair et précis. C'est difficile, mais c'est possible. Peut-être pourrions-nous l'essayer ici.

Le sénateur Muir: Je suis tout à fait d'accord pour utiliser un langage plus accessible. Ce ne serait pas la première fois qu'un modeste profane, comme un député ou un sénateur, relève dans un projet de loi révisé à de nombreuses reprises, quelques points nécessitant le renvoi de la mesure aux juristes compétents. J'en conviens, adoptons le langage du profane. Avez-vous personnellement ou l'Association du barreau ontarien a-t-elle, présenté des instances cette année au ministre des Transports ou au ministère des Transports afin de les informer de problèmes comme ceux-ci.

M. Estrin: Non.

Le sénateur Muir: Avez-vous, depuis que vous vous intéressez à cette question, présenté des instances à un ministère ou un autre du gouvernement à cet égard?

M. Estrin: Non, je n'avais pas beaucoup de temps à ma disposition, parce que je travaillais à la rédaction du livre. Lorsque l'occasion s'est présentée, j'ai cru bon de m'en remettre à ce comité, sachant qu'il avait beaucoup travaillé cette question. C'était selon moi un bon point de départ. Peut-être aurais-je dû présenter ce mémoire au ministère des Transports. Je le lui enverrais avec plaisir. Il doit de toute évidence être mis à contribution.

Le sénateur Muir: Cette question vous tient tellement à cœur et vous vous êtes montré si sévère—beaucoup trop sévère, à mon avis—que j'aurais cru que vous auriez laissé la rédaction de votre livre un peu de côté pour prendre le temps de faire connaître votre point de vue. Cela dit très sérieusement, ce n'est pas une plaisanterie. Vous pourriez être d'une grande aide pour le comité ou les ministères en cause, mais vous avez, dans votre mémoire et deux fois par la suite, peut-être trois, voire quatre, six, huit ou dix fois, mentionné avoir écrit un livre. Vous nous avez parlé de ce livre et d'autres que vous avez écrits. Peut-être pourriez-vous nous en donner les titres afin

[*Text*]

tee members so that we can peruse them. There must be something you can add to this discussion apart from your condemnation of your colleagues—I am all for that, sometimes, because too often we find that we are confused when too many lawyers are involved. I say that with all due respect to the Chairman and to my dear friend seated beside me.

Mr. Estrin: I am quite happy to leave with the committee the names of the books. However, the new book on the transportion of dangerous goods will be out in February. I will do my best to explain that. Frankly, I must say that I ignored a few sections of those regulations because I simply do not know what they say. I hope that the book will be helpful to this committee, but I think we will have to go further than that. I think that the government has an obligation to go further than that to make sure that the people understand the regulations. Who will buy this book? Lawyers and people in the industry who take the time to set up training programs will buy the book, but the average trucker or warehouse person will not. They will not understand what the law requires of them. Therefore, the book has a limited utility.

Senator Muir: Never let it be said that I would put off a budding author. I think you should be promoted if you possibly can be. Would you tell me whether you have had any complaints from truckers about the regulations? Have you heard from individual truckers by way of representations regarding problems with the regulations?

Mr. Estrin: No, senator. I suspect that the reason for that is because I, as an environmental lawyer, do not ordinarily have anything to do with truckers. I know of other law firms that have been consulted about the regulations by trucking people, but that is all I know. I do not practise transportation law *per se*.

Senator Muir: Unless you have anything to add, I would suggest that the presentation made tonight, which will be printed in the minutes, be sent to the minister and other departmental officials in the hope that they will read it very carefully. I do not know what can be done now because the regulations are already in effect, but there may be many things they could learn from you. You may think that I have not been very nice, but my point is this, and I realize I am repeating it: You became interested only earlier this year, yet everything in those regulations, according to you, is terrible. I have not heard you say that anything is good.

Mr. Estrin: I started my remarks by saying that there are certain good concepts in the regulations. I also concluded by pointing out that there are some pretty good things about enforcement contained in the act—such things that we do not find in provincial legislation.

Senator Muir: Yes, but do you have any contacts within the legal division of the Department of Justice?

Mr. Estrin: Only in the litigation section.

[*Traduction*]

que nous puissions les lire attentivement. Certes pouvez-vous ajouter quelque chose au débat hormis la condamnation de vos collègues—quoiqu'elle ait parfois sa raison d'être puisque nous sommes souvent déroutés quand trop d'avocats se mettent de la partie. Cela dit avec tout le respect que je dois au président et à mon ami assis à côté de moi.

M. Estrin: Je donnerai avec plaisir au Comité les titres de mes livres. Le nouveau livre sur le transport des marchandises dangereuses ne sera mis en vente qu'en février. Je vais vous expliquer cela du mieux que je peux. Je dois vous dire franchement que j'ai passé outre à quelques articles de ce règlement parce que je n'ai simplement pas compris ce qu'ils signifiaient. J'espère que mon livre sera utile au Comité, mais je crois qu'il nous faudra pousser un peu plus loin. Selon moi, le gouvernement doit faire en sorte que les citoyens comprennent le règlement. Qui achètera ce livre? Des juristes et des gens de l'industrie, qui prennent le temps de mettre sur pied des programmes de formation, vont acheter le livre, mais le camionneur ou l'employé d'entrepôt moyen ne l'achètera pas. Ils ne comprendront pas ce que la loi exige d'eux. Ce livre a donc une utilité restreinte.

Le sénateur Muir: Jamais il ne sera dit que j'aurai découragé un auteur en herbe. Vous devriez à mon avis obtenir une promotion. Pourriez-vous me dire si des camionneurs se sont plaints à vous du règlement? Des camionneurs ont-ils présenté des instances à l'égard de problèmes qu'il leur aurait causés.

M. Estrin: Non, monsieur le sénateur. Et c'est à mon avis parce qu'en tant d'avocat en matière d'environnement, je n'ai normalement pas beaucoup de rapports avec les camionneurs. Je sais que d'autres cabinets juridiques ont reçu des camionneurs à propos de règlement, mais c'est tout ce que je sais. Je ne pratique pas dans le domaine des transports lui-même.

Le sénateur Muir: A moins que vous ayez quelque chose à ajouter, je propose que le mémoire que vous avez présenté ce soir et qui sera imprimé en annexe aux délibérations, soit envoyé aux ministres et à d'autres fonctionnaires du ministère dans l'espoir qu'ils le lisent très attentivement. Je ne sais trop ce qu'on peut faire maintenant parce que le règlement est déjà en vigueur, mais peut-être apprendront-ils beaucoup de choses de vous. Peut-être ne m'aurez-vous pas trouvé très aimable, mais je tiens à dire, et je suis bien conscient que je me répète, que vous ne vous êtes intéressé à cette question qu'au début de l'année alors que tous les articles de ce règlement sont selon vous réprochables. Je ne vous ai entendu faire aucun commentaire favorable.

M. Estrin: J'ai dit au début de mon témoignage que le règlement comportait certains bons aspects. J'ai également signalé en conclusion que les dispositions sur la mise en application de la loi contenaient quelques bons points, que l'on trouve rarement dans les lois provinciales.

Le sénateur Muir: Oui, mais avez-vous des contacts avec le contentieux du ministère de la Justice?

M. Estrin: Seulement avec la section des litiges.

[*Text*]

Senator Muir: Do you have contacts within the legal division of the Department of Transport where you could make some of these points?

Mr. Estrin: I would be happy to hear from them or to talk with any representative of that department. My time as a volunteer is quite limited, but I would be happy to do that.

The Chairman: In your remarks, Mr. Estrin, you referred to a case where a company engaged in the transportation of dangerous goods and had no assets in hand. Section 19.(1) reads as follows:

> The Minister may require any person who engages or proposes to engage in handling, offering for transport or transporting dangerous goods or any class thereof to provide evidence of financial responsibility in the form of insurance or an indemnity bond satisfactory to the Minister or in any other form satisfactory to him.

To your knowledge, has a minimum been set for this proof of responsibility?

Mr. Estrin: To the present day, I do not believe so, but I am happy that the act provides the authority for that sort of thing. Perhaps this is one matter you will raise with the next witnesses to appear, I do not know, but this act has contained in it some potentially good provisions, such as that one. The question is: Are they going to be used? How meaningful will they be once they are written into the regulations? That is an excellent provision but it has not been used in practice to date, as far as I am aware. I cannot be completely up to date; I must go by the *Canada Gazette*, which is a month or two behind what happens in the Privy Council Office. I must also admit that I do not read the *Canada Gazette* regularly.

The Chairman: I am informed that, in the United States, the minimum amount is about $5 million.

Mr. Estrin: I cannot comment specifically in that regard. I would not be surprised, however, that certain specific provisions have been made. I am sure that the assistants to the committee could easily find that information.

Senator Graham: Mr. Estrin, I apologize for missing your introductory remarks. My question might already have been asked, but are you officially representing the Canadian Bar Association?

Mr. Estrin: I was asked to appear by the Canadian Bar Association, Ontario branch, environment law section. That section authorized me to give to the committee my personal views about the problems with the legislation, in that I had already indicated to it on a preliminary basis what I found to be problematic with the regulatory scheme. The association did not have the benefit of the specific text that I provided this evening, but, in general terms, it was aware of the complexities that I was concerned with.

The Chairman: On September 12 our clerk, André Reny attended a seminar on a study of Transportation of Dangerous Goods Act, Dangerous Goods and Transportation Act 1981 and Environmental Protection Act, Part IX entitled "Spills." Were you in attendance at that seminar?

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Avez-vous des contacts avec le contentieux du ministère des Transports auquel vous pourriez présenter certains de ces arguments?

M. Estrin: Je serais heureux d'entendre leurs commentaires ou de discuter avec un représentant du ministère. J'aurais peu de temps à consacrer à cela, mais je serais quand même heureux de le faire.

Le président: Dans vos remarques, monsieur Estrin, vous avez mentionné le cas d'une entreprise effectuant le transport de marchandises dangereuses sans avoir un actif en main. Le paragraphe 19(1) prescrit que:

> Le Ministre peut exiger des personnes qui se livrent ou ont l'intention de se livrer à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ou ont l'intention de demander ce transport, qu'elles fournissent de leur solvabilité la preuve—assurance, cautionnement ou autre justificatif—qu'il estime acceptable.

À votre connaissance, a-t-on fixé un minimum pour cette preuve de solvabilité?

M. Estrin: Je ne crois pas, mais je suis heureux que la loi donne l'autorisation de le faire. Peut-être est-ce un point que vous souleverez avec les prochains témoins qui comparaîtront devant vous, je ne sais, mais cette loi contient des dispositions qui pourraient être bonnes, comme celle-ci. La question est de savoir si l'on y aura recours? Quelle importance revêtiront-elles une fois intégrées au règlement? C'est une excellente disposition qui n'a, à ma connaissance pas encore été utilisée jusqu'à maintenant. Je ne peux être tout à fait à jour sur la question. Je dois me fier à la Gazette du Canada qui est en retard d'un mois ou deux sur ce qui se passe au Bureau du Conseil privé. Il me fait également admettre que je ne lis pas toujours la Gazette du Canada.

Le président: Je crois savoir qu'aux États-Unis ce minimum est fixé à 5 millions de dollars.

M. Estrin: Je n'ai aucun commentaire précis à faire à cet égard. Je ne serais pas surpris toutefois qu'on ait pris certaines dispositions précises. Je suis sûr que les adjoints du comité pourront facilement trouver ces renseignements.

Le sénateur Graham: Monsieur Estrin, je regrette d'avoir manqué votre déclaration préliminaire. Peut-être ma question a-t-elle déjà été posée, mais représentez-vous officiellement l'Association du barreau canadien?

M. Estrin: La section ontarienne du droit de l'environnement de l'Association du barreau canadien m'a demandé de venir témoigner ici. Elle m'a autorisé à faire part au Comité de mes opinions personnelles sur cette mesure législative étant donné que je leur avais déjà signalé les lacunes que j'avais trouvées. Le texte que je vous ai présenté ce soir ne reflète donc pas l'opinion de l'Association, mais elle est en général au courant des problèmes qui me préoccupent à cet égard.

Le président: Le 12 septembre, notre greffier, M. André Reny, a assisté à un colloque sur l'étude de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la *Dangerous Goods and Transportation Act 1981* (Loi ontarienne sur les marchandises dangereuses et le transport) et la loi sur la protection de l'envi-

[*Text*]

Mr. Estrin: Yes. It was on that occasion that your clerk extended the invitation to the chairman of that seminar to have our section look at the federal material. In that context he gave us the minutes of proceedings and I had an opportunity to review that so I have some familiarity with it.

The Chairman: If there are no further questions, I should like to thank you very much, Mr. Estrin.

Mr. Estrin: Mr. Chairman, I should like to add one thought. I notice in your terms of reference that you have the authority to retain assistants and experts. I think it might be an idea for you to discuss with the minister's office to what extent, if you have a concern of the nature that I have expressed here, they are prepared to take on some of the tasks that I have suggested. If they seem somewhat reluctant or uncertain, your committee may have the necessary wherewithal at least to show the minister the road that he ought to follow.

I have given to the clerk a copy of my written remarks, which, can be given to the individual committee members.

The Chairman: It will be part of the minutes.

Our next witness is Mrs. Hélène Gagné, Legal Counsel from the Insurance Bureau of Canada. With Mrs. Gagné we have Mr. W.B. Voutt, Chairman of Liability Committee from Hartford Insurance and Mr. B. McCormick, Chairman of the Automobile Committee from Chateau Insurance. Mrs. Gagner will make an opening statement and then the other witnesses that I have just mentioned will complete her remarks.

Mrs. Hélène Gagné, Legal Counsel, Insurance Bureau of Canada: Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure for us to be with you tonight. As mentioned, I am the Legal Counsel for the Insurance Bureau of Canada while the two gentlemen with me, Mr. Voutt and Mr. McCormick, are chief executive officers of two insurance companies and they are chairmen of two important committees which is relevant to your issue tonight. One is the Automobile Committee and the other is General Liability Committee.

I should like to describe briefly what the Insurance Bureau of Canada is and whom we represent. It is a national association representing approximately 80 per cent of automobile, casualty and property insurance companies transacting business in Canada. More than 100 company groups comprising approximately 180 member companies are represented by the bureau.

The bureau was formed in 1964 and has become the acknowledged official voice of the property and casualty insurance companies in Canada acting as a liaison between insurers and federal, provincial and municipal governments, the business world, consumer groups and other mutual interest organizations.

The activities of the bureau are guided by a board of directors which comprise 20 chief executive officers of insurance and reinsurance. The board sets policies, gives direction to IBC management, and establishes committees to deal with various matters of interest and concern to the member companies.

[*Traduction*]

ronnement - Ontario - Partie IX, "déversement". Avez-vous participé à ce colloque?

M. Estrin: C'est à cette occasion que votre greffier a invité le président du colloque à nous demander d'étudier la législation fédérale et qu'il nous a remis les procès-verbaux de vos délibérations que j'ai eu l'occasion de les examiner, de sorte que je connais la question.

Le président: S'il n'y a plus de questions, je vous remercie beaucoup, monsieur Estrin.

M. Estrin: Monsieur le président, j'aimerais ajouter un autre commentaire. Je remarque dans votre ordre de renvoi que vous êtes autorisé à retenir les services d'adjoints et d'experts. Je crois qu'il vous sera peut-être utile de discuter avec les représentants du Ministre pour voir dans quelle mesure ils sont disposés à remplir certaines des tâches que j'ai proposées. S'il vous paraissent hésitants ou incertains, votre comité aura alors les moyens nécessaires pour indiquer au moins au Ministre la voie qu'il devrait suivre.

J'ai laissé au greffier une copie de mon exposé afin qu'elle puisse en remettre un exemplaire à chacun de vous.

Le président: Il sera intégré au procès-verbal.

Nous entendrons maintenant Mme Hélène Gagné, conseillère juridique du Bureau d'assurance du Canada (BAC), M. W. B. Voutt, président du comité de l'assurance-responsabilité, de la compagnie Hartford Insurance, ainsi que M. B. McCormick, président du comité de l'assurance-automobile, de la compagnie Chateau Insurance. Mme Gagner fera une déclaration et les témoins qui l'accompagnent ajouteront ensuite des commentaires.

Mme Hélène Gagné, conseillère juridique, Bureau d'assurance du Canada: Je vous remercie, monsieur le président; il nous fait grand plaisir d'être parmi vous ce soir. Comme on vous l'a dit, je suis la conseillère juridique du Bureau d'assurance du Canada et MM. Vout et McCormick, qui m'accompagnent, sont directeurs de deux compagnies d'assurances et présidents de deux importants comité de l'assurance-mobile et le comité de l'asurance-responsabilité générale.

J'aimerais vous décrire brièvement en quoi consiste le Bureau d'assurance du Canada et qui il représente. Il s'agit d'une association nationale qui représente quelque 80 p. 100 des compagnies d'assurances de biens et de risques divers exploitant au Canada. Le Bureau représente plus de 100 groupes de compagnies qui rassemblent environ 180 compagnies membres.

Le Bureau a été créé en 1964 et est devenu le porte-parole officiel des compagnies canadiennes d'assurances sur les biens et risques divers. Il fait fonction d'agent de liaison entre les assurés et le gouvernement fédéral, les autorités provinciales et municipales, le monde des affaires, les groupes de consommateurs et d'autres organismes qui partagent les mêmes intérêts.

Le Bureau est dirigé par un conseil d'administration composé de 20 directeurs de compagnies d'assurances et de réassurance. Le conseil élabore des politiques, oriente la direction de BAC et met sur pied des comités qui étudient diverses questions intéressant les compagnies membres.

[*Text*]

The committee, such as the Automobile Committee and the Liability Committee, are maintained through members company appointment. This is an industry organization and they all are chaired by a chief executive officer of a main insurance company.

Some of the functions of IBC, which are relevant to this committee tonight, are the responsibility that the bureau has to develop insurance forms and to be the forum of discussion of any legislation which may impact the industry. However, any decisions on policies or forms by the bureau are strictly recommendations to members. We do not have any coercive power. One of the important functions of IBC in the automobile area which will affect the carriers is its responsibility as a statistical agency which is appointed by most provinces and territories in Canada to provide data on premiums, losses and claims. However, the bureau does not set insurance rates and it avoids any participation in such activities but we do get involved indirectly.

As a general comment, I must say that the bureau, which is active in all provinces, has always supported any measures to increase safety and prevention whether at home, at work or on the road. It has always promoted uniformity in provincial legislation which we consider this present federal legislation will accomplish to some extent. We, therefore, welcome this important legislation insofar as carriers are concerned.

There are two sections of the Transportation of Dangerous Goods Act which are of particular interest to insurers, and those were mentioned earlier. They are sections 18 and 19. Section 19 provides that the administration of this act by the federal or provincial governments at some point will require that carriers and handlers of dangerous goods obtain liability insurance or indemnity bonds. It is, therefore, important for an insurer, whoever he is, to know the requirements of this act in order to determine the exposure of the insured whether the carrier or the handler.

Section 18 will introduce a strict liability upon the handler or transporter of dangerous goods for any costs or expenses incurred by the Crown for measures imposed under the act. It is understandable that this handler and transporter will request insurance to comply with this request and will also request insurance to protect himself against his general liability for damages caused by dangerous goods.

Mr. Voutt and Mr. McCormick will discuss with you whether this kind of insurance will be available in the near future.

The Chairman: Thank you. We will now hear from Mr. Voutt.

Mr. W. B. Voutt, Chairman of Liability Committee, Hartford Insurance: Thank you Mr. Chairman and honourable senators. We welcome the opportunity to discuss with you the present state of affairs in the insurance world. I must empha-

[*Traduction*]

Les comités, comme celui de l'assurance-automobile et celui de l'assurance-responsabilité, sont composés de représentants des compagnies membres. Il s'agit d'un organisme industriel et tous les comités sont présidés par le directeur d'une grande compagnie d'assurances.

Au nombre des fonctions du BAC qui se rapportent à l'étude du Comité, mentionnons la responsabilité qu'a le Bureau de dresser des formulaires d'assurances et de servir de tribune pour la discussion de toute mesure législative susceptible de toucher l'industrie. Toutefois, les décisions que prend le Bureau en matière de politiques ou de formulaires sont soumises à l'approbation des membres. Nous n'exerçons aucun pouvoir de cœrcition. Sur le plan de l'assurance-automobile, par laquelle sont visés les transporteurs, le BAC remplit l'important rôle d'organisme de compilation de statistiques auquel la plupart des provinces et des territoires canadiens ont recours pour obtenir des données sur les primes, les pertes et les réclamations. Toutefois, le Bureau ne fixe pas les taux d'assurances et évite de participer directement à toute activité semblable.

Je dois vous dire que le Bureau, qui exerce ses activités dans toutes les provinces, a toujours appuyé les mesures visant à accroître la sécurité et à améliorer la prévention, que ce soit au foyer, au travail ou sur la route. Il a toujours préconisé l'uniformisation des lois provinciales, ce que d'ailleurs ce projet de loi fédéral devrait permettre dans une certaine mesure. Par conséquent, nous approuvons cette importante mesure législative dans la mesure où sont visés les transporteurs.

Deux articles de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses intéressent particulièrement les assurés, c'est-à-dire ceux que l'on a mentionnés plus tôt. Il s'agit des articles 18 et 19. En vertu de l'article 19, les gouvernements fédéral ou provinciaux devront exiger, à un moment ou à un autre, que les personnes qui se livrent à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses obtiennent une assurance-responsabilité ou un cautionnement. Par conséquent, il est important pour un assureur, quel qu'il soit, de connaître les exigences de la loi de façon à déterminer dans quelle mesure l'assuré est couvert, qu'il s'occupe de manutention ou de transport.

L'article 18 imposera une responsabilité stricte à celui qui se livre à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses à l'égard de tous les coûts ou dépenses qu'aura engagés la Couronne en vue d'appliquer les mesures prévues par la Loi. Les personnes qui se livrent à la manutention ou au transport des marchandises souscriront en toute probabilité une assurance pour se conformer à cette exigence et pour se protéger contre toute responsabilité générale qui pourrait leur échoir par suite de dommages causés par les marchandises dangereuses.

M. Voutt et McCormick discuteront avec vous de la question de savoir si ce type d'assurance sera bientôt disponible.

Le président: Je vous remercie. Nous entendrons maintenant M. Voutt.

M. W. B. Voutt, président du Comité de l'assurance-responsabilité, Hartford Insurance: Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. Nous vous sommes reconnaissants de nous donner l'occasion de discuter avec vous de la

[*Text*]

size the words "insurance world", because our business is very much an international one. We would like to present an overview of our recent insurance history so that you may realize a better understanding of the unsettled conditions we are now facing. A brief summation could be stated as follows: We have not seen an underwriting profit since 1978; the United States has not seen an underwriting profit since 1978; the reinsurance industry has not seen an underwriting profit in North America for many years; industry incurred losses as of June 30, 1985 in Canada were up 16 per cent; and the written premium was up 8 per cent and the earned premium was up 5 per cent.

In recent years the economy has produced high levels of investment income and this has enabled many companies to make a profit. However, earnings from investments barely offset the spiralling losses on the underwriting side in 1984. Some insurers, in fact, have not been able to break even and their capital has been eroded, threatening insolvency. In the last four years some half dozen mid-size Canadian insurers have failed. More recently, declining interest rates have significantly reduced expectations from investment income. In any event, running an insurance company on an investment income rather than premium income is neither healthy nor desirable in the long run. It is pretty chilling to realize that there is a strong possibility in 1985 that we will experience an overall bottom line loss including investment income.

You may be wondering why I mentioned the United States. Let me go back to my opening sentence where I emphasized the words "insurance world." Our business is not a national enterprise by any stretch of the imagination. Ours must be one of the most international businesses in the world. For many years reinsurers from all over the world have been clamouring for a spot in the North American market. These reinsurers, in turn, have reinsured their portfolios spreading the risk even more thinly around the world. When major problems did develop in North America, the reinsurers all over the world took it on the chin with the rest of us. Due to the international nature of our business, North America has become "bad news" around the world especially in the liability class. It is true that these problems are more pronounced in the United States than in Canada but we cannot escape their influence entirely because we are also suffering from many of the same problems and because we, too, depend on the international reinsurance market for extra insurance so that we may have the capacity to provide adequate limits for the modern Canadian risk.

The international reinsurance market is most perturbed over its experience in North America. For example, Peter Miller, the Chairman of Lloyds, recently commented that 80 per cent of Lloyds' losses in North America were suffered in the liability classes and only 20 per cent of their premium came from those same liability classes. Needless to say, primary insurers

[*Traduction*]

situation actuelle du monde de l'assurance. Je dis bien «le monde de l'assurance» parce que l'industrie est on ne peut plus internationale. Nous aimerions vous raconter un peu nos dernières années pour que vous puissiez mieux comprendre les difficultés auxquelles nous devons faire face. Je vous résumerai donc la situation ainsi: l'industrie n'a accumulé aucun bénéfice d'exploitation depuis 1978, les États-Unis n'ont accumulé aucun bénéfice d'exploitation depuis 1978; toute l'industrie de la réassurance nord-américaine n'a accumulé aucun bénéfice d'exploitation depuis de nombreuses années. Au 30 juin 1985, l'industrie canadienne avait subi des pertes de 16 p. 100, la prime émise a crû de 8 p. 100 et la prime acquise, de 5 p. 100.

Ces dernières années, notre économie a produit des niveaux élevés de revenus de placement, ce qui a permis à de nombreuses entreprises de faire des profits. Toutefois, les revenus de placement ne compensent qu'à peine les pertes de plus en plus considérables subies pas le secteur de la souscription depuis 1984. Certains assureurs n'ont même pas réussi à faire leurs frais et, leur capital étant réduit, ils craignent maintenant l'insolvabilité. Ces quatre dernières années, une demi-douzaine de compagnies d'assurances canadiennes de moyenne envergure ont fait faillite. Tout récemment, les taux d'intérêt décroissants ont considérablement réduit les revenus de placement auxquels on s'attendait. Quoi qu'il en soit, à long terme, il n'est ni sain ni souhaitable d'exploiter une compagnie d'assurances à partir de revenus de placements plutôt que de revenus de primes. Il y a de quoi frissonner à l'idée que, en 1985, nous risquons de subir une perte globable tous compte faits, des revenus de placements y compris.

Vous vous demandez peut-être pourquoi j'ai parlé des États-Unis. Permettez-moi de revenir à ma première phrase où j'ai employé l'expression «le monde de l'assurance». Il est absolument impossible de considérer les assurances comme une entreprise nationale, car il s'agit probablement du secteur le plus interntational du monde entier. Depuis de nombreuses années, les réassureurs du monde entier tentent par tous les moyens de se faire une place sur le marché nord-américain. Ces réassureurs, à leur tour, ont réassuré leurs portefeuilles de façon à réduire les risques encore plus sur la scène internationale. Lorsque de grands problèmes se sont posés en Amérique du Nord, tous les réassureurs du monde entier ont subi les mêmes conséquences que nous. Vu le caractère international de l'industrie, l'Amérique du Nord, s'est fait une mauvaise réputation dans le monde entier, plus particulièrement dans le domaine de l'assurance-responsabilité. Il est vrai que ces problèmes sont plus accentués aux États-Unis qu'au Canada, mais nous ne pouvons nous libérer entièrement de l'influence de nos voisins parce que nous éprouvons beaucoup des mêmes problèmes et parce que nous aussi comptons sur le marché international de la réassurance pour obtenir des assurances additionnelles et être en mesure de limiter adéquatement le risque ici au Canada.

Le marché international de la réassurance a beaucoup souffert des problèmes qu'a éprouvés l'Amérique du Nord. Peter Miller, président de la Lloyds, a d'ailleurs récemment déclaré que 80 p. 100 des pertes de la Lloyds en Amérique du Nord concernait les catégories d'assurance-responsabilité et que seulement 20 p. 100 des primes de la société provenait de ces

[*Text*]

in North America are even more afraid of those same problems.

What are these major factors? The first one I could mention is court awards and legislation changes, and I am not going to dwell on them too long but some of the court awards that have come down particularly in the United States, and also in Canada, are downright scary. For example—and this is a U.S. case—two doctors are neighbours and they have a hedge separating their properties. They decide a fast way to trim the hedge would be for one to walk on either side of the hedge carrying a lawn mower. One of them, a surgeon, of course, catches his fingers in the lawn mower and he sues the manufacturer of the lawn mower and je wins.

Senator Graham: Is that a true story?

Mr. Voutt: Yes, it is.

Insofar as the current Canadian judicial environment is concerned, it appears to be moving rapidly towards the American model replacing traditional concepts of indemnity with ever escalating awards. Over the last two years we have seen an increasing tendency on the part of the courts, particularly in Ontario, to take a broader interpretation of our policies.

Another item that is high on the list of concerns is defence costs. Insurance contracts include the cost of defence and there is never a limit in there. It is that part of the policy that is unlimited. That has caused great problems. There is now a concerted effort in both the United States and Canada to do something for their policies to bring the defence costs within the limit of the policy and, therefore, we have some idea what our eventual costs will be in the event of a claim.

The third major problem is something that is rather technical. I would say it is the definition of "occurrence" in a liability policy, and I do not want to get into the technicalities of insurance coverage tonight. Suffice it to say that it has resulted in insurance policies as old as 40 years having to answer for claims on the asbestosis situation in the United States; and what has also resulted is a stacking of the limits of various policies. These findings by the courts in the United States on that particular subject have struck terror into the hearts of both primary insurers and reinsurers alike around the world.

The main reason we are here tonight is to talk about pollution and that is the fourth major item with which we are concerned. The first question we have to ask: Is it insurable? Perhaps some pollution coverage is insurable but insurers and reinsurers alike are starting to include a full pollution exclusion in their contracts, just as they do with war and the nuclear risk. This is what we refer to sometimes as a "We really mean it" exclusion.

To emphasize only one area of pollution, let us take a look at the waste site problem in the United States. A sum of $1.6 billion was set aside a few years ago called the "super fund" to clean up 850 waste sites which had been identified as particularly hazardous. My understanding is that they cleaned up only six waste sites with that $1.6 billion, and are now trying to set up a new fund for an additional $10 billion.

[*Traduction*]

mêmes catégories d'assurance-responsabilité. Inutile de dire que les principaux assureurs nord-américains craignent encore plus ces problèmes.

Quels sont les principaux facteurs? Je vous mentionnerais pour commencer les jugements des tribunaux et les modifications législatives et, sans vouloir entrer dans les détails, je vous dirais que certains des jugements rendus au Canada, et aux États-Unis surtout, ont de quoi nous faire peur. Prenez par exemple, ce cas américain, de deux médecins qui sont voisins, dont les propriétés sont séparées par une haie. Ils concluent qu'une façon rapide de tailler la haie serait que les deux utilisent de part et d'autre une tondeuse à gazon. Le chirurgien bien entendu, se coupe les doigts, et intente ensuite, avec succès, un procès au fabricant de la tondeuse.

Le sénateur Graham: Est-ce une histoire vraie?

M. Voutt: Oui.

Il semble que le système judiciaire canadien se rapproche de plus en plus du système américain et remplace les indemnités traditionnelles par des indemnités exagérées. Ces deux dernières années, nous avons vu les tribunaux, particulièrement en Ontario, interpréter nos polices de plus en plus largement.

Les frais judiciaires figurent aussi en tête de notre liste de préoccupations. Les contrats d'assurance comprennent les frais judiciaires, mais ne fixent jamais de limite. C'est cela qui a d'ailleurs causé de graves problèmes. Aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, on assiste à un nouvel effort concerté pour que les polices fixent les frais judiciaires dans les limites prévues par la police de sorte que nous ayons une idée des coûts éventuels que nous devrons assumer en cas d'une réclamation.

Le troisième grand problème est plutôt d'ordre technique. Je dirais qu'il s'agit de la définition d'un sinistre dans une police d'assurance-responsabilité mais, comme je ne veux pas entrer dans les détails de la couverture, je vous dirai simplement qu'à cause de cette définition, des polices d'assurance qui datent d'il y a 40 ans doivent couvrir des réclamations de cas d'amiantose aux États-Unis et que les limites des diverses polices se sont ajoutées les unes aux autres. Les jugements des tribunaux américains à ce chapitre particulier ont répandu la terreur chez les assureurs et réassureurs du monde entier.

Si nous sommes ici ce soir c'est surtout pour parler de la pollution qui constitue notre quatrième grande constitue préoccupation. Il nous faut tout d'abord nous demander: Est-ce un risque assurable? Peut-être certaines formes de pollution sont-elles assurables, mais les assureurs et les réassureurs ont commencé à exclure de leurs contrats, tout risque rattaché à la pollution, tout comme ils le font pour la guerre et le risque nucléaire. C'est une exclusion qui, pour nous, est absolue.

Pour ne parler que d'une seule forme de pollution, considérons le problème des lieux d'enfouissement aux États-Unis. Il y a quelques années, on a constitué un fonds extraordinaire de 1,6 milliard de dollars pour nettoyer 850 lieux d'enfouissement qui avaient été jugés particulièrement dangereux. Si j'ai bien compris, seuls six d'entre eux ont été nettoyés grâce à ce montant et nous essayons maintenant de créer un nouveau fonds de 10 milliards de dollars.

[*Text*]

What is frightening is the fact that only 850 sites have been identified for early clean up, and there are an estimated 10,000 hazardous waste sites in the U.S. That figure covers only the hazardous sites—there are an estimated 375,000 waste sites in all. One agency in the U.S. has estimated that it may cost $100 billion to clean up the 10,000 hazadous sites. That would amount to $1,000 per household.

I would remind that we are talking only about waste sites. What about acid rain and all the other pollutant exposures? I am sure you are aware of the situation in the St. Clair and Niagara rivers.

I do not know how many waste sites we have in Canada or how many lakes have died because of acid rain, but if all insurance claim dollars were directed towards curing this problem, I doubt that amount would go very far towards cleaning up the problem. Obviously, this is not an insurance problem. We cannot possibly be expected to cure this blight on our enivonment.

There has been much discussion, particularly in Ontario, regarding spills. I would have to guess that they form a very small part of the overall pollution problem.

It is possible that the insurance industry can do something in terms of the spill exposure. In fact, for many years insurers have been providing this coverage in both the automobile and general liability contracts. In the liability contract it was referred to as "sudden and accidental" coverage, but the courts in the United States also had a field day with that coverage and soon all kinds of "gradual leakage" claims were upheld by the courts as being "sudden and accidental".

In the Canadian context, a long trail of U.S. cases in the intervening years finally led to the case in Canada of Murphy Oil Limited versus The Continental Insurance Company in July of 1981, in which damages were sought for contamination of a well in 1975. It was shown that over a few months, gasoline had seeped from a service station into the well. The insurer refused to defend the service station owner on the grounds that the damage was not sudden and accidental. The court held that it is the remission that must be sudden and accidental and not the damages resulting from the leak. It also held that, with respect to "accidental," because the leak was unintentional, it was therefore "accidental".

We must remember that the entire question of the judicial chipping away at the exclusion provisions in the liability policy was occurring while, concurently, environmental laws and the public's attitude towards environmental pollution was changing dramatically.

[*Traduction*]

Ce qui est inquiétant, c'est qu'il n'y a que 850 sites qui seront nettoyés d'ici peu, alors qu'il y a environ 10 000 sites d'enfouissement de déchets dangereux aux États-Unis. Et ce chiffre ne concerne que les déchets dangereux. Effectivement, il y a environ 375 000 sites d'enfouissement de déchets. Selon un organisme américain, il en coûterait environ 100 milliards de dollars pour ne nettoyer que les 10 000 sites d'enfouissement de déchets dangereux. Cela voudrait dire environ 1 000 $ par ménage.

Je vous rappelle que nous ne parlons que des sites d'enfouissement de déchets. Connaît-on l'envergure des ravages des pluies acides et des autres polluants? Vous n'ignorez sans doute pas dans quel état sont les eaux des rivières Sainte-Claire et Niagara, n'est-ce pas?

J'ignore combien il y a de sites d'enfouissement de déchets au Canada et combien de lacs sont morts en raison des pluies acides, mais même si l'on affectait toutes les sommes disponibles dans les compagnies d'assurance pour régler ce problème, cela m'étonnerait qu'on puisse aller bien loin dans l'application des solutions. Naturellement, il ne s'agit pas ici d'un problème d'assurance. Mais il ne faudrait peut-être pas trop espérer que nous puissions arriver un jour à réparer les torts qui ont été faits à notre environnement.

On a fait grand cas, notamment en Ontario, des déversements accidentels de produits toxiques. J'ai bien peur qu'ils ne soient qu'une goutte d'eau parmi tous nos problèmes de pollution.

Il se peut que les compagnies d'assurance puissent faire quelque chose pour compenser les pertes subies à la suite de déversements accidentels. De fait, certains assureurs offrent depuis longtemps cette protection dans leurs contrats d'assurance automobile et dans leurs contrats d'assurance-responsabilité civile. Comme ces derniers contrats comportent une couverture pour les risques "subit et accidentels", les tribunaux américains ont fait la pluie et le beau temps avec cette notion, de sorte que les juges n'ont pas tardé à considérer toute «fuite progressive», comme un événement «subit et accidentel».

Au Canada, après une longue série de causes où cette clause avait été invoquée aux États-Unis, les tribunaux ont été saisis, en juillet 1981, de l'affaire Murphy Oil Limited c. The Continental Insurance Company, où la demanderesse réclamait des dommages pour composer des pertes subies suite à la contamination d'un puits en 1975. Elle alleguait qu'en l'espace de quelques mois, une fuite d'essence qui s'était produite dans une station de service avait contaminé le puits. La compagnie d'assurance refusait la réclamation de la station de service sous prétexte que les dommages n'avaient pas été subits et accidentels. Le juge invoquait que c'est la négligence qui doit être subite et accidentelle et non les dommages résultant de la fuite. Il soutenait également que la fuite était «accidentelle», vu qu'elle n'était pas intentionnelle.

Il faut se rappeler que ce refus des juges de tenir compte de ce genre d'exclusion dans les polices d'assurance de responsabilité civile survenait au moment-même où de nouvelles lois sur l'environnement étaient adoptées et où la population commençait à se sensibiliser au sujet de la pollution environnementale.

[*Text*]

It now appears that the sudden and accidental coverage is destined to disappear from the non-auto liability policy, hence it is likely that most insurance contracts will carry a full pollution exclusion before 1986 is over. There are two reasons for this. The first is that the primary markets do not want to insure gradual leakage losses and there is no way they can be assured that the courts will not interpret "sudden and accidental coverage" as a response to such claims. Second, the primary markets depend on reinsurers in order to provide the limits needed by the consumer, and that reinsurance is not likely to be available in 1986 or beyond.

What about the automobile policy? It is a statutory form and, therefore, cannot be changed by insurers. It does not contain a pollution exclusion. Should reinsurers refuse to provide pollution coverage in treaties covering automobiles, insurers will be left with an umbrella over their heads in which there is a very large hole. It is more likely that the reinsurance market will exclude the hauling of hazardous goods rather than insert a full pollution exclusion and define hazadous goods. Will this mean that there will not be an insurance market for truckers hauling hazardous goods? I will let Mr. Bob McCormick answer that question.

I should like to take a moment to discuss the non-transportation risk. When the new Liberal government of Ontario announced that the proclamation of the spills bill would be number one on their priority list of things to be done, they were advised that insurance protection against spills was unlikely to be available from the open market because of the unavailability for such a market around the world. They were advised that the problem of market availability was not exclusively a Canadian one.

The lack of insurance availability became a great concern of Mr. James Bradley, the Minister of the Environment for Ontario, so much so, that he contracted the services of Allan O'Donnell, Q.C., to discuss with the insurance industry methods by which insurance could be made available.

Mr. O'Donell soon realized, after discussions with the local market and the international reinsurance market, that the coverage could not be written on the open market. He then approached the industry with the concept of a voluntary pool whereby each insurer would take a small portion of the pool and, therefore, not require reinsurance.

It appears that this pool is now in place and, hopefully, will begin operating on the date the bill is proclaimed, November 29, 1985. This pool, however, is very restrictive in cover and is

[*Traduction*]

Selon toute vraisemblable, il semblerait que la couverture des événements «subits et accidentels» soit destinée à disparaître de tous les contrats d'assurance, à l'exclusion des contrats de l'assurance automobile; il faudrait même s'attendre que les contrats d'assurance comportent désormais une exclusion de tous les risques reliés à la pollution d'ici la fin de 1986. Deux raisons expliquent ce changement d'attitude. La première, c'est que les compagnies d'assurance en première ligne ne veulent plus assurer les pertes dues à des fuites progressives, car rien ne leur garantit que les tribunaux ne considéreront pas toujours ces dommages comme découlant d'événements «subits et accidentels». Deuxièmement, ces compagnies d'assurance sont obligées de s'adresser à des courtiers en réassurance pour pouvoir offrir le maximum de protection dont a besoin le consommateur, et il y a fort à parier que la réassurance n'existera plus à partir de 1986.

Qu'en est-il des polices d'assurance automobile? Elles doivent utiliser un formulaire réglementaire, qui peut pas être modifié par les assureurs. Il ne contient pas d'exclusion des risques liés à la pollution. Si les réassureurs refusaient de couvrir les risques liés à la pollution dans leurs conventions d'assurance-automobile, les assureurs s'en trouveraient fort mal protégés. Ce qui pourrait arriver, c'est que le marché de la réassurance exclue le transport des matières dangereuses, mais il est peu probable qu'on adopte une formule d'exclusion de tous les risques liés à la pollution; on voudra probablement définir la notion de marchandises dangereuses. Doit-on en conclure que les compagnies d'assurance n'assureront plus les camions qui transportent des matières dangereuses? Je laisserai M. Bob McCormick répondre à cette question.

J'aimerais maintenant aborder brièvement la question des risques non liés au transport. Quand le nouveau gouvernement libéral de l'Ontario a annoncé que l'adoption d'un projet de loi sur les déversements accidentels serait prioritaire parmi la liste des mesures que le gouvernement entendait prendre, on lui a dit qu'il était peu probable que les compagnies d'assurance offrent une protection contre les risques liés aux déversements accidentels, car ce genre de protection n'est pas disponible ailleurs dans le monde. On lui a dit que ce n'était pas seulement au Canada que ce genre de protection n'était pas offert.

Cette absence de protection de la part des compagnies d'assurance a tellement préoccupé le ministre de l'Environnement de l'Ontario, M. James Bradley, qu'il a mandaté M. Allan O'Donnell, c.r. de s'enquérir auprès des compagnies d'assurance des moyens qu'il faudrait prendre pour qu'elles puissent offrir cette protection.

M. O'Donnell a vite constaté, après avoir discuté avec les assureurs locaux et avec les courtiers en réassurance sur le marché international, que cette couverture ne pouvait être incluse dans les contrats offerts sur les marchés courants. Il a ensuite proposé aux compagnies d'assurance de se regrouper et de former un pool volontaire où chaque assureur assumerait une petite portion du risque, ce qui leur éviterait de recourir à la réassurance.

Il semblerait que ce pool soit déjà en place et qu'on pourra heureusement y recourir dès l'entrée en vigueur du bill, soit le 29 novembre 1985. Il ne couvre que très peu de risques et heu-

[*Text*]

worded in such a way that, hopefully, the "sudden and accidental" problem will not arise. It does not cover the automobile risk and provides no on-premises coverage. This means that a freight forewarder, for example, would gain little from buying this coverage. If a freight forewarder's warehouse men's legal liability policy contains a pollution exclusion, it is likely that that freight forewarder will experience great difficulty in obtaining insurance for spills. Certainly, the pool formed by Mr. O'Donnell would not cover a situation where a pollutant in a warehouse contaminates other property stored on that site.

The policy issued by this new pool will have limits of $1 million maximum, with a $2 million aggregate. It looks like this will be ready by the end of this week.

In closing, it should be again stated that the insurance industry cannot possibly insure the total pollution hazard. Anything we can do will have to be of a limited nature and, very likely, without the assistance of the international reinsurance market. It is interesting to note, however, that some reinsurers are sharing in the pool now being formed in Ontario. They have agreed to participate for small portions of the primary loss, but they are not prepared to provide excess limits on the same pollution risk.

I would thank you, Mr. Chairman, and honourable senators for this opportunity to speak before you.

Senator Graham: In your presentation, Mr. Voutt, you have told us about the difficulties of insuring against pollution, against waste and so on, but where do you come down with respect to the regulations which are now in force regarding the transportation of dangerous goods.

Mr. Voutt: Are you asking if we are providing coverage now?

Senator Graham: You have talked about the difficulty of insuring, but you have not said that these regulations should have been in force 20 years ago. You have not said whether you agree or disagree with the regulations. You have not talked about a particular segment of the regulations which are incomprehensible to the previous witness.

Mr. Voutt: We do not have any comments or any criticism regarding the legislation. The reason for being here tonight is to present the insurance problem as it pertains to the insuring of, say, pollution coverage. We are quite prepared to talk to that, but we are not here to either build up or tear down the act.

Senator Graham: How do you expect us to react to your presentation? What would you hope from your presentation?

Mr. Voutt: We are not here to get a reaction. We were asked to present any problems that there may be from the standpoint of insurance in regards to this new legislation.

[*Traduction*]

reusement, ses contrats sont libellés de façon à ce que le problème de voir les tribunaux considérer tout événement comme «subit et accidentel» ne se reproduise plus. Le pool ne couvre pas les risques dans le domaine de l'assurance-automobile ni ceux qui surviennent dans les locaux de l'assuré. Par conséquent, un expéditeur, par exemple, n'aura pas tellement avantage à acheter ce genre de couverture. Si sa police de responsabilité civile comporte une exclusion pour les dommages liés à la pollution, tout indique qu'il aura beaucoup de difficultés à se procurer une assurance en cas de déversement accidentel. Nul doute que le pool formé par M. O'Donnell ne sera pas non plus intéressé à assumer un risque lorsque des matières polluantes pourraient contaminer une propriété voisine de l'entrepôt où elles sont emmagasinées.

Ce poll limite sa couverture à environ 1 million de dollars pour sinistre, soit 2 millions de dollars en tout. Tout serait finalisé d'ici la fin de cette semaine.

J'aimerais dire en terminant qu'il est possible que les compagnies d'assurance n'assurent pas tous les risques liés à la pollution. Il faudra s'en tenir à des risques dont l'ampleur est limitée et, très probablement, recourir au marché international de l'assurance. Il est toutefois intéressant de constater que certains réassureurs ont accepté de faire partie du pool qui a été formé en Ontario. Ils ont accepté de partager une petite portion des pertes de première ligne, mais ne sont pas prêts à couvrir le maximum des risques découlant d'un même agent polluant.

Je vous remercie, Monsieur le président et Honorables sénateurs, d'avoir bien voulu me permettre de vous adresser la parole.

Le sénateur Graham: Dans votre exposé, Monsieur Voutt, vous nous avez parlé des difficultés d'assurer les risques liés à la pollution, à l'emmagasinement des déchets et ainsi de suite, mais quelle est votre position en ce qui concerne les règlements qui viennent d'entrer en vigueur au sujet du transport des matières dangereuses.

M. Voutt: Voulez-vous savoir si nous couvrons ces risques actuellement?

Le sénateur Graham: Vous avez parlé de la difficulté de les assurer, mais vous ne nous avez pas dit que ce règlement aurait-dû être en vigueur depuis 20 ans. Vous ne nous avez pas dit si vous étiez d'accord avec le principe de ce règlement. En aucun moment, vous ne nous avez parlé de l'un ou de l'autre article du règlement, attitude que le témoin précédent a du mal à s'expliquer.

M. Voutt: Nous n'avons aucun commentaires ou aucune critiques à porter contre ce règlement. Si nous sommes ici devant vous ce soir, c'est pour vous exposer le problème des compagnies d'assurance en ce qui concerne la couverture des risques liés à la pollution. Nous pourrions en parler, mais nous ne sommes ici ni pour vanter ni pour critiquer la loi.

Le sénateur Graham: De quelle façon devons-nous réagir à votre exposé, selon vous? À quoi vous attendez-vous?

M. Voutt: Nous ne sommes pas venus ici pour obtenir une réaction mais pour parler des problèmes que ce nouveau projet de loi pourrait poser dans le domaine de l'assurance.

[*Text*]

We do not have any recommendations for changes, but we do have some concerns which should be passed on to you, particularly in the area of limits you might consider imposing on truckmen or warehousemen for insurance. For example, we have heard that there are thoughts of moving the requirement up to $5 million. That might present a real problem for a trucker who gets $5 million coverage if he is hauling hazardous goods. It may create a difficulty for a warehouseman in terms of getting a $5 million limit on liability.

My presentation intends to present to you why that problem exists.

Senator Graham: With respect—and I speak only for myself and not on behalf of all the members of the committee—if we are to make meaningful recommendations to the Ministry of Transport with respect to any amendments or, as the previous witness said, a total rewrite of the regulations, you are the experts, Mr. Voutt in the insurance field and I would have hoped that we would have gotten more specific direction or recommendations from you or the group that you represent.

Mr. Voutt: I have no recommendations regarding changes to the act. However, I would recommend that you think twice about imposing a $5 million limit on truckers, warehousemen or anyone else involved in the transportation of dangerous goods. I am not sure that that coverage would be there.

Senator Muir: Do you feel that the new regulations will be helpful or harmful as far as future insurance claims are concerned?

Mr. Voutt: I think they would help.

Mrs. Gagné: Our feeling is that these regulations are preventive and safety measures and we certainly agree with their purpose. What we mostly appreciate is the fact that all the provinces have finally agreed with the government to one standard which would apply across the country. That is something we totally support. To that aspect, we agree that the regulation is a positive movement and that, eventually, we will see reductions in the claims, better truckers, better carriers, fewer spills, better containments and so on. The principle of the regulations is positive. We did not study the details for training, labelling and so on because they really do not concern us individually, privately and directly. We simply looked at them in general terms. The only sections which directly affected us were the insurance requirements, which have not been made publicly by regulation.

We have known since 1980 that they were there. We have had discussions with officials of the Department of Transport in that regard. The situation in 1980 was totally different from that in 1985. Approximately two months ago we again held discussions with some people from the analysis and policy divisions as to what they have in mind and as to how we can work at it.

[*Traduction*]

Nous n'avons aucune recommandation de changement à faire, mais aimerions vous communiquer certaines préoccupations, notamment en ce qui concerne les limites que vous pourriez songer à imposer aux camionneurs ou aux propriétaires d'entrepôt en matière d'assurance. Par exemple, nous avons appris qu'il est question d'augmenter la couverture à 5 millions de dollars. Cela pourrait être vraiment problématique pour un camionneur qui transporte des marchandises dangereuses. Et un propriétaire d'entrepôt aurait beaucoup de difficulté à obtenir une couverture de 5 millions.

Je voudrais vous expliquer d'où vient ce problème.

Le sénateur Graham: Sauf votre respect—je parle en mon nom propre et non pas en celui des membres du Comité—si nous voulons faire des recommandations valables au ministère des Transports concernant des modifications ou, comme le disait le témoin précédent, si nous voulons lui suggérer de récrire entièrement le Règlement, c'est vous qui êtes les experts, M. Voutt, en matière d'assurance, et j'aurais souhaité que vous-même ou le groupe que vous représentez nous donne des orientations ou recommandations plus précises.

M. Voutt: Je n'ai aucune recommandation à faire concernant la modification de la loi. Cependant, je vous recommanderais d'y penser à deux fois avant d'imposer une couverture de 5 millions de dollars aux camionneurs, aux propriétaires d'entrepôt ou à quiconque s'occupe du transport de marchandises dangereuses. Je ne suis pas sûr, en effet, qu'il l'obtiendrait.

Le sénateur Muir: A votre avis le nouveau Règlement est-il bon ou mauvais sur le plan des réclamations d'assurance futures?

M. Voutt: Je crois qu'il serait bon.

Mme Gagné: Nous avons le sentiment qu'il s'agit d'un Règlement préventif qui propose des mesures de sécurité, et nous sommes d'accord avec les objectifs qu'il vise. Ce que nous apprécions surtout c'est le fait que toutes les provinces ont, enfin, se sont entendues avec le gouvernement fédéral pour adopter une telle norme pour le pays. Sur ce point nous sommes entièrement d'accord. Nous convenons que le règlement constitue une mesure positive et qu'un jour nous verrons le nombre des réclamations diminuer, la qualité des camionneurs et des transporteurs augmenter, le nombre des déversements décroître et la qualité des conteneurs s'accroître, etc. Le principe de ce Règlement est positif. Nous ne sommes pas entrés dans le détail de la formation, de l'étiquetage etc. parce que ces aspects ne nous concernent pas individuellement, privément et directement. Nous n'avons fait que les regarder en termes généraux. Les seules parties qui nous touchaient directement concernaient les exigences en matière d'assurance, qui n'ont pas été rendues publiques par voie de réglementation.

Nous en connaissions l'existence depuis 1980 et en avons discuté avec des représentants du ministère des Transports. Mais la situation était certainement très différente en 1980. Il y a environ deux mois, nous avons encore eu des discussions avec des représentants des directions de l'analyse et des politiques pour essayer d'établir ce qu'ils ont en tête et comment nous pouvons y travailler.

[*Text*]

Senator Muir: From the figures Mr. Voutt provided, it is a sad situation. I have no doubt that those figures are absolutely correct. If matters continue the way they have been going in all fields of insurance, how long do you predict it will be before people will not be able to obtain insurance in any field? Like anyone else, the insurance companies will not stay in business to lose money.

Mr. Voutt: At the lower levels, I do not anticipate problems with insurance on automobiles. At the higher levels, at above $1 million, for example, it will not be easy to protect ourselves. I doubt whether there is an insurance company in all of Canada that would write more than $1 million on any one claim for its own book. If a company wrote anything higher than that, it would protect itself with re-insurance. If that re-insurance is not available, the company will simply not provide the higher limit. I am not saying that there will be no problems at the lower level up to $1 million, but I think there will definitely be problems at levels higher than that.

Senator Muir: Mr. Voutt, you were involved in all types of insurance, is that correct?

Mr. Voutt: General insurance, yes.

Senator Muir: Were you involved in malpractice?

Mr. Voutt: No, that we are not involved in.

Senator Muir: I see; this has nothing to do with the regulations. I wanted to know whether you could estimate the percentage increase in malpractice awards over the past 10 years.

Mr. Voutt: I cannot answer that question but I know, from having been associated with the industry, that it is a high percentage. I believe that, in a case involving the city of Brampton, a Supreme Court of Ontario judge handed down an award for $7 million for a single bodily injury case. Probably the biggest award that had preceded that was in the area of $1.4 million. That is a very big increase in awards for a single bodily injury case. Although that case is under appeal, it is close to our hearts. It frightens us half to death to see the awards escalate to that extent.

The Chairman: Mr. Voutt, if I understood your statement correctly, the reason for this non-accessibility to the underwriting market is not to be found in the wording of the regulations, is that correct?

Mr. Voutt: Yes.

Senator Turner: Mr. Voutt, we have recently read that, across the nation, truckers and taxicab drivers are upset because the insurance premium rates for trucks and taxis are going up rapidly. If one were to insure under these new dangerous goods regulations according to the new rates, would those new rates be added to the already increased insurance rates that were recently announced?

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: D'après les chiffres fournis par M. Voutt, la situation n'est guère réjouissante. Je ne doute pas que ces chiffres soient absolument corrects. Si les choses continuent à se passer comme maintenant dans tous les domaines de l'assurance, dans combien de temps, selon vous, certaines personnes seront-elles incapables d'obtenir une assurance dans n'importe quel domaine? Comme toute entreprise privée, les compagnies d'assurance ne resteront pas en affaires pour perdre de l'argent.

M. Voutt: Aux niveaux inférieurs, je ne prévois aucun problème en ce qui concerne l'assurance-auto. Aux niveaux plus élevés, c'est-à-dire de plus de 1 million de dollars par exemple, il ne sera pas facile de nous protéger. Je doute d'ailleurs qu'il y ait au Canada une seule compagnie d'assurance qui assurerait pour plus de 1 million de dollars un sinistre unique. Si elle le faisait elle se protégerait en se réassurant. Et si elle ne pouvait obtenir de réassurance, elle n'offrirait tout simplement pas une couverture de cette importance. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas de problème pour des couvertures de moins de 1 million de dollars, mais je suis presque certain qu'il y en aura pour celles de plus de 1 million.

Le sénateur Muir: M. Voutt, vous vous êtes occupé de toutes sortes d'assurances, n'est-ce pas?

M. Voutt: D'assurance générale, oui.

Le sénateur Muir: Vous êtes-vous occupé de négligence professionnelle?

M. Voutt: Non, nous n'y avons pas touché.

Le sénateur Muir: Je vois; cela n'a rien à faire avec le Règlement. Je voulais savoir si vous pouviez évaluer en pourcentage l'augmentation des cas de négligence depuis dix ans.

M. Voutt: Je ne puis vous répondre, mais ma fréquentation du milieu me permet de dire que ce pourcentage est élevé. Je crois que dans un cas impliquant la ville de Brampton, par exemple, un juge de la Cour suprême de l'Ontario a accordé des dommages-intérêts de 7 millions de dollars pour une blessure corporelle unique. Les dommages et intérêts les plus élevés qui aient été accordés jusque là étaient de 1,4 millions de dollars. Ce qui représente une hausse considérable pour un simple cas de blessure corporelle. Bien qu'on ait interjeté appel dans cette affaire, elle nous tient à cœur! nous sommes en effet effrayés de voir une telle inflation des montants accordés.

Le président: M. Voutt, si je vous comprends bien, ce n'est pas dans le Règlement qu'il faut chercher la raison de la non-accessibilité au marché de l'assurance; est-ce exact?

M. Voutt: Oui.

Le sénateur Turner: Monsieur Voutt, nous avons lu récemment que, d'un bout à l'autre du pays, les chauffeurs de camions et de taxis sont contrariés par l'augmentation si rapide des taux de la prime d'assurance applicable aux camions et aux taxis. Si l'on voulait s'assurer aux nouveaux taux en vertu du nouveau règlement sur le transport des marchandises dangereuses, ces nouveaux taux s'ajouteraient-ils aux taux d'assurance plus élevés que l'on a récemment annoncés?

[*Text*]

Mr. Voutt: Yes; not only are primary rates going up, but the re-insurance rates are escalating drastically.

Senator Turner: In other words, the truckers just could not operate because the insurance premiums would be too high?

Mr. Voutt: I am not sure of that, senator. The nature of business means that these increases will be pretty much the same for everyone. I think that these costs can be passed along, as happens in any other business. As long as a competitor cannot obtain cheap insurance somewhere else, then a trucker is not at a disadvantage. He may be momentarily at a disadvantage, but he should eventually be able to pass on his costs to whomever his customers are.

Senator Turner: The truckers would be at a disadvantage if one were to compare them to the railroads. The railroads have their own insurance and that is the way they have operated down through the years. It has proven successful. This increase in premiums could develop into a serious situation for the independent, is that not so?

Mr. Voutt: What is happening right now to insurance companies in the automobile field, particularly in the province of Ontario, certainly amounts to a serious situation. This morning I saw a figure for the third quarter of 1985 which indicated that the third party loss ratio for automobile business in Canada is 110 per cent. On top of that would be added another 30 or 40 per cent for expenses. That means that insurance companies at the moment are losing, on automobile business third party, in the area of 40 to 50 cents on every dollar they write. Obviously, to prevent insolvency, they must take drastic action on all automobiles—not just on truckers or haulers of hazardous goods but all automobiles, because this percentage applies to all autos. There has been a very marked increase in the loss ratios on automobile coverage, both commercial and personal, over the last few years. We simply must catch up to that or we will be insolvent ourselves.

Senator Turner: Is it not true that, if someone has an accident and takes his car to a body shop, as soon as he mentions insurance the rates go up? Would it not be possible for the insurance companies to get together and run their own body shop?

Mr. Voutt: That is anti-combine; we must be careful.

In that regard, we do have a central appraisal system where we can send people to one spot to get an appraisal. They can have the car fixed wherever they like but they will not pay more than what was specified by the appraisal. That has taken care of the problems to some degree. Obviously, we cannot drive the body shop guys out of business. That is illegal.

The Chairman: Honourable senators, before we continue with this evidence I should like to draw to your attention once again section 19. (1) of the act, which reads as follows:

[*Traduction*]

M. Voutt: Oui, il n'y a pas que les taux de première assurance qui augmentent, les taux de réassurance escaladent aussi.

Le sénateur Turner: Autrement dit, les camionneurs pourraient se voir contraints de cesser leur exploitation en raison de primes d'assurance trop élevées?

M. Voutt: Je n'en suis pas si sûr, sénateur. Vu la nature de l'industrie, presque tout le monde devra subir les mêmes augmentations. Je crois que les coûts peuvent être répercutés sur les primes, comme dans toute industrie. Aussi longtemps qu'un concurrent ne pourra obtenir ailleurs une assurance à meilleure prix le camionneur ne sera pas désavantagé. Il le sera momentanément, mais à un moment ou un autre il sera en mesure de répercuter ses coûts sur les primes de ses clients.

Le sénateur Turner: Les camionneurs seraient désavantagés si on les comparait aux sociétés de chemins de fer, qui possèdent depuis toujours leur propre assurance. Cette façon de procéder s'est révélée un succès. Cette augmentation des primes pourrait créer de graves difficultés pour les exploitants indépendants, n'est-ce pas?

M. Voutt: Manifestement, les compagnies d'assurance-automobile font face à une situation grave, plus particulièrement en Ontario. Ce matin, j'ai lu que le taux de pertes de l'assurance responsabilité civile, dans le secteur de l'automobile au Canada, s'élevait è 110 p. 100 pour le dernier trimestre de 1985. Il faut ajouter en plus 30 ou 40 p. 100 pour les dépenses. Cela signifie donc que les compagnies d'assurances sont en train de perdre, en matière de reponsabilité civile automobile, de 40 à 50 cents sur chaque dollar qu'elles assurent. Manifestement, pour éviter l'insolvabilité, elles doivent prendre des mesures draconiennes à l'égard de tous les automobilistes, non seulement les camionneurs ou les transporteurs de marchandises dangereuses, puisque ce pourcentage s'applique à toutes les voitures. Nous avons assisté, ces dernières années, à une augmentation marquée du taux de pertes au chapitre de l'assurance-automobile, aussi bien commerciale que personnelle. Nous devons nous rattraper pour éviter l'insolvabilité.

Le sénateur Turner: N'est-il pas vrai que, si l'on confie une automobile accidentée à un atelier de réparations, les tarifs augmentent dès qu'il est question d'assurances? Ne serait-il pas possible que les compagnies d'assurances se regroupent et gèrent leur propre atelier de réparations?

M. Voutt: Cela serait une coalition; nous devons être prudents.

Cependant, nous sommes dotés d'un système central d'évaluation grâce auquel nous pouvons envoyer les automobilistes à un endroit donné pour faire faire une évaluation. Ils peuvent faire réparer leur voiture où ils le veulent mais ne paieront pas plus que le montant fixé par l'évaluateur. Cette façon de procéder a permis de régler un certain nombre de problèmes. Il serait impensable de provoquer la faillite des ateliers de réparation. C'est illégal.

Le président: Honorables sénateurs, j'aimerais un moment interrompre ce témoignage pour attirer votre attention une fois encore sur le paragraphe 19(1) de la loi, qui se lit comme suit:

[*Text*]

The Minister may require any person who engages or proposes to engage in handling, offering for transport or transporting dangerous goods or any class thereof to provide evidence of financial responsibility in the form of insurance or an indemnity bond satisfactory to the Minister or in any other form satisfactory to him.

Therefore, the insurance coverage is not required under the act. The minister could be satisfied with any other form of evidence of financial responsibility. Would you agree with me on that, Mr. Voutt?

Mr. Voutt: Yes.

The Chairman: Mr. MrCormick, would you proceed with your presentation?

Mr. B. McCormick, Chairman, Automobile Committee, Chateau Insurance: Honourable senators, Mr. Voutt has already outlined the state of the property casualty industry, both nationally and internationally. I will now relate that specifically to availability and price for commercial automobile insurance.

As to availability, commercial automobile insurance has been an unprofitable line for some five years now, and Mr. Voutt has already mentioned the various reasons for that. Until 1985, insurers and re-insurers were reluctant to take remedial action for fear of losing business and for fear of losing market share. But by this year, 1985, losses became so heavy that, one by one, insurers finally said that that was enough. Once the market begins to firm up, it tightens up very quickly. Companies are now willing to make capacity available only on their terms, conditions and prices. In addition, re-insurers are now excluding pollution from the coverage they provide to insurers. Mr. Voutt alluded to this. Most insurers are not financially large enough to cover pollution losses on their own. This action by the re-insurers is probably the single most important factor in the lack of availability. Thus, many truckers are finding it difficult to obtain sufficient automobile insurance.

However, the haulers of dangerous goods are having a particularly difficult time because of the pollution hazard. Automobile policy has automobiles covered for the clean-up costs resulting from at-fault accidents. There would be no significant additional exposure because of these regulations. In fact, they should help to improve the loss experience. With one exception, it is unlikely that the proclamation of these regulations will exacerbate the availability situation.

The very tight market for automobile insurance, for long haul truckers and for truckers of dangerous goods already exists. The one exception is that, if automobile insurance limits of more than $1 million are imposed, those truckers hauling the more hazardous types of goods will have a very difficult time obtaining limits of insurance much beyond the $1 million.

The insurance industry accepts its duty to provide automobile insurance to any person or corporation authorized to operate a motor vehicle, regardless of how severe the exposure to loss might be. Accordingly, except in those provinces having government insurance monopolies, it has set up a pooling

[*Traduction*]

Le Ministre peut exiger des personnes qui se livrent ou ont l'intention de se livrer à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ou ont l'intention de demander ce transport, qu'elles fournissent de leur solvabilité la preuve—assurance, cautionnement ou autre justificatif—qu'il estime acceptable.

Par conséquent, la loi n'exige pas la couverture d'assurance. Le ministre pourrait trouver satisfaisante toute autre preuve de responsabilité financière. N'êtes-vous pas d'accord avec moi, monsieur Voutt?

M. Voutt: Oui.

Le président: Monsieur McCormick, pourriez-vous poursuivre par votre exposé?

M. B. McCormick, président, Comité de l'assurance-automobile, Chateau Insurance: Honorables sénateurs, M. Voutt vous a déjà décrit la situation de l'industrie de l'assurance de biens, tant sur le plan national qu'international. Je vous donnerai maintenant des détails sur la disponibilité et le prix de l'assurance-automobile commerciale.

Quant à la disponibilité, l'assurance-automobile commerciale s'est révélée non lucrative depuis quelque cinq années, et M. Voutt vous en a déjà donné les diverses raisons. Jusqu'en 1985, les assureurs et les réassureurs hésitaient à prendre des mesures de redressement de crainte de perdre leur clientèle et leur part du marché. En 1985, les pertes étaient devenues si considérables que, les uns après les autres, les assureurs ont finalement dit qu'ils en avaient assez. Lorsque le marché commence à se raffermir, il se ressert très rapidement. Les compagnies sont maintenant disposées à vendre des assurances, mais à leurs conditions et à leurs prix. En outre, les réassureurs excluent maintenant le risque de pollution de la couverture qu'ils fournissent aux assureurs. M. Voutt a déjà dit quelques mots à cet égard. La plupart des assureurs n'ont pas les ressources financières suffisantes pour couvrir eux-mêmes les pertes dûes à la pollution. Cette mesure qu'ont prise les réassureurs est probablement la principale cause de la non-disponibilité. Par conséquent, de nombreux camionneurs ont de la difficulté à obtenir une assurance-automobile suffisante.

Les transporteurs de matières dangereuses ont encore plus de difficulté vu le risque de pollution. Les polices d'assurance-automobile couvrent les coûts de nettoyage qu'entraînent les accidents non assujettis à l'indemnisation sans égard à la responsabilité. Ce Règlement n'augmentera pas considérablement le risque. De fait, il devrait permettre de réduire les pertes. À une seule exception près, la promulgation du Règlement n'aggravera pas le problème de la disponibilité.

Pour les camionneurs et les transporteurs de matières dangereuses, le marché de l'assurance-automobile est déjà très serrée. L'exception est que, si des limites de plus de un million de dollars étaient imposées à l'assurance-automobile, les transporteurs des marchandises les plus dangereuses auront de la difficulté à obtenir des limites d'assurance supérieure à un million.

L'industrie des assurances reconnaît comme son devoir de fournir une assurance-automobile à toute personne physique ou morale autorisée à exploiter un véhicule motorisé, quels que soient les risques de pertes. Par conséquent, elle a constitué un fonds commun auquel participent tous les automobilistes assu-

[*Text*]

mechanism involving all automobile insurers, which mechanism is called the Facility Association. If any trucker is unable to get autombile coverage in the standard market, he can always go to the Facility Association and be virtually certain of getting automobile insurance with a $1 million limit. That is the maximum which the pooling mechanism provides.

It goes without saying that because supply is scarce the price is going up. Truckers are seeing premium increases of at least 30 per cent, and 100 per cent or 200 per cent increases are not uncommon. The higher the limits of the policy, the more the trucker will have to pay, and, since coverage over $1 million is very scarce, limits above that level will be very expensive. Affordability will definitely be a factor. Part of the increase, and Mr. Voutt alluded to this, is due to higher prices charged by the reinsurer to the insurers and these have to be passed on to the buyer, but the main reason is the lack of profit over the past five years. The product has simply been underpriced.

Since price is a function of supply, the dynamics of premium increases have already been set in motion. These regulations will not appreciably alter that, except if the hauler has to buy more than a $1 million limit. In fact, they should help to lessen losses, thereby helping to reduce premiums in the long run, all other things being equal. Improved experience will show up in the loss statistics on which the rates are based.

Generally speaking, the facility association's premiums are higher than those of the standard market because it is the insurer of last resort. However, for haulers of hazardous goods the price differential is rapidly diminishing. The insurer may agree to write the policy but he will demand the same premium or even more than that of the facility.

As mentioned earlier, the insurance business is cyclical. In three or four years supply will improve if profit returns and then price increases will slow. This is almost a certainty for haulers of innocuous goods. The same cannot be said for truckers of dangerous goods. For them, I believe, the market will be tight for some time to come.

In summary, market forces and external factors have already created severe changes in availability and price of automobile insurance. The proclamation of the regulations of the Transportation of Dangerous Goods Act will not significantly affect the situation unless the limits over $1 million are required.

The Chairman: Thank you, Mr. McCormick. Honourable senators, are there any questions?

Senator Graham: Mr. McCormick, when you and Mr. Voutt talk about the lack of profits in the underwriting section of the industry, and you talked about market conditions, can you point to any one key factor which is responsible, or a number

[*Traduction*]

rés; il s'agit de l'association Facilité, qui existe dans toutes les provinces sauf celles où le gouvernement détient le monopole en matière d'assurances. Si un camionneur ne peut obtenir une assurance-automobile sur le marché normal, il peut toujours faire appel à l'association Facilité où il est pratiquement certain d'obtenir une assurance-automobile limitée à un million de dollars. C'est le maximum permis.

Inutile de dire que les prix augmentent parce que l'offre est faible. Les camionneurs doivent subir des augmentations de primes d'au moins 30 p. 100, et les augmentations de 100 ou de 200 p. 100 ne sont pas rares. Plus les limites de la police sont élevées, plus le camionneur devra payer et, comme les couvertures de plus de un million de dollars sont très rares, les limites au-dessus de ce montant seront très chères. La capacité de payer pareilles primes deviendra un facteur, sans contredit. Comme M. Voutt en a fait mention, l'augmentaiton est en partie due aux taux plus élevés, que les réassureurs imposent aux assureurs, lesquels, à leur tour, les répercutent sur le prix que payent les souscripteurs, mais c'est le caractère non lucratif de l'entreprise de ces cinq dernières années qui en est la principale cause. Le prix de ce produit a tout simplement été sous-estimé.

Puisque le prix est fonction de l'offre, des augmentations ont déjà été appliquées aux primes. Ces règlements ne changeront pas beaucoup la situation, sauf dans la mesure où le transporteur devra obtenir une limite supérieure à un million de dollars. En fait, les règlements permettront de réduire les pertes et, par conséquent, d'abaisser les primes à longue échéance, toutes choses étant égales. Les aspects positifs de cette expérience se verront dans les statistiques sur les sinistres à partir desquelles sont fixés les taux.

En règle générale, les primes qu'accorde l'association d'assurance sont plus élevées que celle du marché normal parce qu'elle fait fonction d'assureur de dernier recours. Toutefois, l'écart diminue rapidement en ce qui concerne les transporteurs de marchandises dangereuses. Il est possible que l'assureur accepte d'émettre une police mais il exigera une prime égale ou même supérieure à celle de l'association.

Comme on l'a mentionné plus tôt, l'industrie de l'assurance est cyclique. Dans trois ou quatre ans, l'offre s'améliorera si les profits augmentent, et la hausse des prix ralentira ensuite; c'est presque une certitude en ce qui concerne les transporteurs de marchandises inoffensives. Mais, le même principe ne s'appliquera pas aux transporteurs de marchandises dangereuses pour lesquels le marché demeurera serré pour un certain temps, je crois.

En résumé, les forces du marché et des facteurs externes ont déjà influencé gravement la disponibilité et le prix de l'assurance-automobile. La promulgation des règlements de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ne changera pas beaucoup la situation à moins que des limites supérieures à un million de dollars ne soient requises.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCormick. Honorables sénateurs, voulez-vous poser des questions?

Le sénateur Graham: Monsieur McCormick, en ce qui concerne l'aspect non lucratif du secteur de la souscription et des conditions du marché dont vous-même et M. Voutt avez parlé,

[*Text*]

of factors which are responsible collectively for the lack of profits?

Mr. McCormick: There are various factors and Mr. Voutt alluded to them before. First of all, in the late 1970s and early to mid-1980s you had an overcapacity of insurance and that, in turn, brings on excessive competition, price cutting, loose underwriting and that kind of thing. In addition to that you have had high interest rates in the late 1970s and early 1980s which meant that insurance companies' investment income was offsetting the losses they were having from their underwriting account and, therefore, they were not paying enough attention to the technical underwriting aspects of their business. In addition to that, there had been a substantial increase in court awards. Mr. Voutt gave you some examples of that. We have had a broadening of interpretation of our insurance coverage granted by the policy. For example, the Borlin case, which said that instead of having one policy limit applying to all the occupants in the car, said essentially that the limit applied to each occupant individually. Therefore, the insurance company, thinking it had $1 million at risk since there were four occupants in the car, had $4 million at risk instead.

You also have new legislation; for example, the Ontario Spills bill and prejudgment interest. All of those things are unexpected external factors from the external environment which have been superimposed on the usual supply/demand competition capacity cycle of our business. Those two things coupled together gave us the worst cycle the industry has ever experienced.

Senator Graham: Does the increasing cost of overhead, the increasing price of vehicles and the lack of proper training as well as the age of drivers have any bearing on this particular problem?

Mr. McCormick: Are you referring to automobile insurance?

Senator Graham: With respect to the margin of profit or lack of profit.

Mr. McCormick: Absolutely. You are talking about truckers, I presume, and large fleets. Their maintenance programs, their safety programs, their hiring practices, the training that they give their employees and the amount of miles that they are required to drive are very important in the experience of that particular trucking fleet. That will show up in losses. If they start to skimp on maintenance or whatever it is bound to show up in losses eventually.

Senator Graham: Have you or your group made any recommendations, Mr. McCormick, to the Ministry of Transport in respect of these regulations?

Mr. McCormick: No, we have not. As Mrs. Gagné pointed out it was our purpose here to express to you the implications that the proclamation of these regulations would have on the insurance availability and price. Obviously, in general we are in favour of regulations which will help with the safety and proper handling. We did not feel that it was our place to delve into the specifics of the handling since directly we are not involved, but we wanted to make you aware of the fact that

[*Traduction*]

pouvez-vous identifier un facteur clé ou une conbinaison de facteurs qui serait la cause de ce manque de profits?

M. McCormick: Les facteurs sont divers et M. Voutt en a déjà fait mention. Tout d'abord, vers la fin des années 70 et jusqu'à la moitié des années 80, il existait une surcapacité d'assurance, laquelle a entraîné une concurrence excessive, une réduction des prix, un relâchement de la souscription, etc. En outre, vu les taux d'intérêt de la fin des années 70 et du début des années 80, les revenus de placement des compagnies d'assurances ont compensé les pertes découlant de leur faible taux de souscription; c'est pourquoi les assureurs n'ont pas suffisamment prêté attention aux aspects techiques de la souscription. Un autre facteur était l'augmentation considérable des indemnités accordées par les tribunaux. M. Voutt vous en a donné quelques exemples. Ses conditions de nos polices d'assurance ont été interprétées plus largement, comme l'illustre l'affaire Borlin où les limites ont été appliquées à chacun des passagers de l'automobile, plutôt qu'à tous, collectivement. La compagnie d'assurances qui croyait ne perdre que un million de dollars risquait, en fait, de perdre quatre millions puisque les passagers étaient au nombre de quatre.

Il faut également tenir compte de nouvelles mesures législatives, le projet de Loi ontarien sur les déversements et l'intérêt suscité antérieurement à la décision du tribunal. Ce sont tous ces facteurs externes imprévus qui ont chargé la capacité concurrentielle normale de l'offre et de la demande de notre industrie. Ensemble, ces deux facteurs ont créé le pire cycle que l'industrie n'ait jamais connu.

Le sénateur Graham: L'augmentation des frais généraux et du prix des véhicules et la piètre qualité de la formation, outre l'âge des chauffeurs, ont-ils une incidence sur ce problème?

M. McCormick: Faites-vous allusion à l'assurance-automobile?

Le sénateur Graham: En ce qui a trait à la marge de profit ou à l'absence de profit.

M. McCormick: Absolument. Vous parlez des camionneurs, je présume, et des parcs considérables. Leurs programmes d'entretien, leurs programmes de sécurité, leurs pratiques d'embauche, la formation qu'ils donnent aux employés et la quantité de milles qu'ils doivent parcourir sont des éléments très importants pour ce parc de camionnage particulier. Cela se répercutera dans les pertes. S'ils commencent à lésiner sur l'entretien ou sur quelque autre programme, cela entraînera nécessairement des pertes.

Le sénateur Graham: Avez-vous personnellement ou votre groupe a-t-il fait des recommandations, monsieur McCormick, au ministre des Transports au sujet de ces règlements?

M. McCormick: Non. Comme Mme Gagné l'a souligné, nous avions l'intention ici de vous faire connaître les conséquences qu'aurait la proclamation de ces règlements sur l'accessibilité et le prix de l'assurance. De toute évidence, en général, nous sommes en faveur de règlements qui contribueront à la sécurité et à la bonne manutention. Nous n'avons pas jugé bon d'entrer dans les détails de la manutention puisque nous n'y sommes pas directement intéressés. Nous voulions vous sensibilier au

[*Text*]

insurance at this particular time is in scarce supply especially for severe exposure business such as long haul truckers and those hauling dangerous goods. We wanted you to be aware of that and also that the price is going up substantially.

Senator Graham: As an industry generally, do you support the regulations?

Mr. McCormick: Yes.

The Chairman: This reluctance on the part of the underwriters to underwrite this new risk is not due to the fact that it is a new market for which you have no experience?

Mr. McCormick: That is right, Mr. Chairman. When you are talking about pollution you are talking about an unknown. The insurance and reinsurance industry is not able to assess how severe this exposure is going to be. The insurance industry is frightened of it because they have recently been exposed to and are suffering from asbestosis and losses which have been 30 or 40 years in the making are now coming out and literally costing the insurance industry billions of dollars. The insurers, and even more so the reinsurers, are looking on pollution as their next "asbestosis" and they are frightened of it. They do not feel confident of being able to engineer it, underwrite it, or rate it. They are afraid of what the courts will interpret their insurance coverage to be. They are afraid that approximately 10 or 15 years down the road they will be found liable for this pollution.

Senator Fairbairn: It was mentioned earlier that, with this squeeze, large firms in Canada have gone under in recent years. Through your bureau, what kind of employment numbers are we talking about in the insurance business in Canada?

Mr. McCormick: I believe the general insurance industry employs about 100,000 people across Canada, but I stand to be corrected on that.

Mrs. Gagné: That figure fluctuates. It excludes the agency level which is living off insurance. You also have independent adjusters whom we would classify as being in the related industries. In terms of insurers alone, I would think Mr. McCormick's figure would be about correct.

The Chairman: Mr. McCormick, I would refer to your answer to my question. Although I understand your position, how would you compare what you have just said with the attitude of Lloyds of London who would underwrite any risk, even bad weather? It seems to me that the safest risk any underwriter can take is life insurance, because then there are vital statistics available on which you can base your bet. You are making a safe bet. It is difficult for me to mesh these two attitudes.

Mr. McCormick: The insurance industry does not just insure safe bets. First, insurance is not betting and, second, the insurance industry can point to its losses. As an example, I would refer you to the return on equity of the General Insurance Industry in Canada in 1984. That was .9 of 1 per cent. In the past 10 years it has been something like 8 per cent. It has

[*Traduction*]

fait que l'assurance à ce moment-ci est rare surtout pour les entreprises qui prennent de grands risques comme les camionneurs de long parcours et ceux qui transportent des marchandises dangereuses. Nous voulions que vous y soyez sensibilisés et que vous sachiez également que le prix grimpe considérablement.

Le sénateur Graham: Votre industrie en général appuie-t-elle le règlement.

M. McCormick: Oui.

Le président: Cette hésitation de la part des assureurs à assurer ce nouveau risque n'est-elle pas due au fait que c'est un nouveau marché dont vous n'avez aucune expérience?

M. McCormick: En effet, monsieur le président. Lorsqu'on parle de la pollution, on parle de l'inconnu. L'industrie de l'assurance et de la ré-assurance ne peut évaluer le degré de risque. Elle est effrayée par ce risque parce qu'elle a récemment dû faire face, à ses dépens, au problème de l'amiantose et à des pertes qui se sont accumulées pendant 30 ou 40 ans et qui coûtent littéralement à l'industrie de l'assurance des milliards de dollars. Les assureurs ou même les ré-assureurs considèrent que la pollution sera un problème similaire à l'amiantose et ils en sont effrayés. Ils ne croient pas pouvoir y faire face, du moins l'assurer, ou l'évaluer. Ils craignent l'interprétation que donneront les tribunaux des garanties qu'ils devront payer. Dans environ 10 ou 15 ans, ce seront eux qui devront payer pour cette pollution.

Le sénateur Fairbairn: On a mentionné plus tôt qu'à cause de cette pression, certaines grandes sociétés du Canada ont sombré ces dernières années. D'après votre bureau, pourriez-vous dire le nombre d'emplois dans le secteur des assurances au Canada?

M. McCormick: Je pense qu'il y en a environ 100 000 dans tout le Canada, mais je fais peut-être erreur.

Mme Gagné: Ce chiffre fluctue. Il exclut les employés des agences qui vivent de l'assurance. Il y a aussi des experts indépendants qui entreraient dans la catégorie des activités connexes. Mais pour ce qui est des assureurs seulement, je crois que le chiffre donné par M. McCormick serait à peu près exact.

Le président: Monsieur McCormick, je vous prierais de vous reporter à la réponse que vous avez donnée à ma question. Je comprends votre position, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'attitude de la Lloyd's de Londres qui souscrirait n'importe quel risque, même le mauvais temps? Il me semble que le risque le plus sûr pour un assureur est celui de l'assurance-vie parce qu'il dispose de statistiques de l'état civil pour fonder sa décision. Il fait une évaluation sûre. Il est difficile de concilier ces deux attitudes.

M. McCormick: Les assureurs ne se contentent pas d'assurer les bons risques. Premièrement, l'assurance n'est pas un jeu de hasard et, de plus, les compagnies peuvent déterminer leurs pertes. Je vous signalerais, par exemple, le rendement de l'avoir propre du secteur des assurances générales au Canada en 1984. Il représentait 0,9 p. 100. Au cours des dix dernières

[*Text*]

been very unsatisfactory. If we were taking sure bets, with respect, we would have a much better return than that.

Senator Muir: Mr. McCormick, how many general insurance companies are operating in Canada?

Mr. McCormick: There would be approximately 250, large and small, local and national, all shapes and sizes. However, the vast majority of those would not write the long-haul trucking business.

Senator Muir: If I wanted to insure an 18 wheeler, would I find a variation in rates? Could I get a better deal with one company than I would with another?

Mr. McCormick: Certainly, in the past six years you could have. It was this availability, this overcapacity which created the excessive competition. Truckers were getting bargains in the last six years but today, with the market so tight I venture to say that if you got insurance from one carrier you would be quite happy and you would not dare look around for insurance from someone else. It is very scarce.

Senator Muir: You are not suggesting that all companies would charge the same amount, are you?

Mr. McCormick: Oh, no, but I think they would be close enough that it would not be worth your while to look around. It would take a considerable amount of looking around in the first place to find a market that is very scarce. I think you would be happy if you found a market.

Senator Muir: Has your bureau advertised on television, in the newspapers and so on in order to encourage people to drive more safely?

Mr. McCormick: the Insurance Bureau of Canada has a significant annual advertising budget. That advertising takes the form of television, radio and print advertising. In addition to that, pamphlets, films and tapes go out to the media, the schools, safety organizations and so on. We do quite a bit in that regard.

Senator Muir: However, despite all of that claims are increasing. It is not a happy picture.

Mr. McCormick: That is only temporary. I did mention that the buisiness is cyclical. In a few years, with rates going up, it will become profitable again and then the market will ease and then we will go back into the cycle.

However, for certain segments, such as medical malpractice or haulers of dangerous goods, that may not change. That may be a tight market for a long time. Generally speaking, as far as we in the insurance business and insurance buyers are concerned, this is just temporary and it will become a happy picture again.

Senator Muir: Have any of you written any books lately?

Mr. McCormick: No, but I could recommend one to you.

[*Traduction*]

années, il s'est élevé à près de 8 p. cent. C'était très insatisfaisant. Si nous n'acceptions que de bons risques, nous aurions, sauf votre respect, un meilleur rendement que celui-là.

Le sénateur Muir: Monsieur McCormick, combien y a-t-il de sociétés d'assurance générale au Canada?

M. McCormick: Il y en aurait approximativement 250, grandes et petites, locales et nationales, de toutes sortes enfin. Toutefois, la plupart de ces compagnies n'assureraient pas le camionnage long parcours.

Le sénateur Muir: Si je voulais assurer un camion de 18 roues, les taux varieraient-ils d'une compagnie à l'autre? Pourrais-je avoir de meilleures conditions auprès d'une compagnie plutôt que d'une autre?

M. McCormick: Certainement, vous l'auriez pu au cours des six dernières années. C'est cette possibilité, cette surcapacité qui a engendré la concurrence excessive. Les camionneurs obtenaient des aubaines au cours des six dernières années, mais aujourd'hui, avec le resserrement du marché, je vous dirais que si vous réussisez à obtenir une police assurance vous devriez vous estimer très heureux et ne pas chercher ailleurs. Vous pourriez difficilement vous assurer.

Le sénateur Muir: Voulez-vous dire que toutes les sociétés imposeraient les mêmes taux?

M. McCormick: Oh non, mais il y aurait si peu de différence qu'il ne vaudrait pas la peine de se fatiguer à chercher. En effet, il s'en faudrait de beaucoup pour trouver quelque chose sur un marché aussi limité. Vous vous estimeriez heureux de trouver un assureur.

Le sénateur Muir: Votre bureau a-t-il fait paraître des annonces à la télévision, dans les journaux etc. pour inciter la population à conduire plus prudemment?

M. McCormick: Le Bureau d'assurance du Canada a un important budget de publicité annuel. Cette publicité prend la forme de messages télévisés, radiodiffusés et imprimés, en plus des brochures, films et cassettes qui sont diffusés par les organes d'information, les écoles, les organismes de sécurité etc. Nous faisons beaucoup à cet égard.

Le sénateur Muir: Et malgré tout, les réclamations augmentent, ce qui n'est guère encourageant.

M. McCormick: Ce n'est que temporaire. Je vous ai dit que ce secteur d'activité était cyclique. Dans quelques années, à mesure que les taux augmenteront, il redeviendra rentable pour ensuite fléchir de nouveau et le cycle recommencera.

Toutefois, pour certaines branches d'assurance comme les mauvaises pratiques médicales ou le transport de marchandises dangereuses, les conditions ne changeront peut-être pas. Le marché restera difficile assez longtemps. De façon générale, en ce qui nous concerne, nous les assureurs et les assurés, cette situation temporaire s'améliorera plus tard.

Le sénateur Muir: L'un d'entre vous a-t-il écrit un livre dernièrement?

M. McCormick: Non, mais je pourrais vous en recommander un.

[*Text*]

The Chairman: Thank you very much for appearing before us today.

Honourable senators, before I entertain a motion to adjourn, I should like a motion from the floor, in accordance with Section 83 of the regulations, for reasonable travel and accommodation expenses to be paid to Mr. David Estrin and the three witnesses from the Insurance Bureau of Canada, Mrs. Hélène Gagner, Mr. W. Voutt and Mrs. B. McCormick.

Senator Fairbairn: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Honourable senators: Agreed.

The Chairman: We hope to have some witnesses from the Department of Transport appear before us next week, but as yet no date has been set. I would entertain a motion that we adjourn to the call of the chair.

Senator Muir: Before that motion is put, I would point out that some members of the committee have suggested the possibility of meeting on a Tuesday evening at 5 o'clock.

The Chairman: It will be up to the clerk to find a room.

Senator Muir: If the meetings are held at 8 o'clock it is rather difficult to have as many members in attendance as we would like.

Senator Fairbairn: My comments are not totally directed to Senator Muir's point, but I would just mention that, if you are considring an evening sitting, there are already two committees meeting at 6 o'clock and 6.30 next Tuesday evening.

The Chairman: Taking into account your suggestion, Senator Muir, I should like to entertain a motion to adjourn to the call of the chair.

Senator Graham: May I speak to the motion, Mr. Chairman? Senator Muir wondered whether other members of the committee felt as he does. I must say that I do share his sentiments. If it had to be on a Tuesday and there were no other time frame available, I would suggest that we consider meeting at 5 o'clock. Perhaps we could meet from 5 to 7. I think that would be a more convenient time.

The Chairman: Very good.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le président: Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui.

Honorables sénateurs, avant de proposer la levée de la séance, j'aimerais recevoir une motion afin que conformément à l'article 83 du Règlement, des dépenses raisonnables de déplacement et de logement soient payées à M. David Estrin et aux trois témoins du Bureau d'assurance du Canada, Mme Gagner, M. W. Vout et Mme B McCormick.

Le sénateur Fairbairn: Je le propose.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous espérons entendre quelques témoins du ministère des Transports la semaine prochaine, mais pour l'instant, aucune date n'a encore été fixée. Je serais disposé à accueillir une motion recommandant la levée de la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le sénateur Muir: J'aimerais auparavant signaler que certains membres du Comité ont suggéré de tenir une réunion le mardi soir à 17 heures.

Le président: Le greffier devra trouver une salle.

Le sénateur Muir: Si les réunions ont lieu à 20 heures, il sera difficile d'avoir la participation souhaitée.

Le sénateur Fairbairn: Sans préjudice du point soulevé par le sénateur Muir, j'aimerais simplement signaler, si vous songez à tenir une réunion le soir, qu'il y a deux réunions de comité le mardi soir, l'une à 18 heures et l'autre à 18 h 30.

Le président: Quant à votre suggestion, sénateur Muir, j'aimerais maintenant accueillir une motion pour que la séance soit levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le sénateur Graham: Puis-je prendre la parole au sujet de la motion, monsieur le président? Le sénateur Muir se demandait si les autres membres du Comité étaient de son avis. Je dois dire que je partage son opinion. Si la réunion doit se tenir le mardi parce que c'est le seul jour qui nous soit offert, je proposerais qu'elle ait lieu de 17 heures à 19 heures. Je pense que cela conviendrait le mieux.

Le président: Fort bien.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. David Estrin, Barrister & Solicitor

From Insurance Bureau of Canada:

Mrs. Hélène Gagné, Legal Counsel;

Mr. W. B. Voutt, Chairman of Liability Committee, and Chief Executive Officer of Hartford Insurance Group;

Mr. R. McCormick, Chairman of Automobile Committee, and Chief Executive Officer of Chateau Insurance Company.

Me David Estrin, avocat.

Du Bureau d'assurance du Canada:

Mme Hélène Gagné, conseillère juridique;

M. W. B. Voutt, président du comité des engagements et obligations, et administrateur-en-chef de «Hartford Insurance Group»;

M. R. McCormick, président du comité des automobiles, et administrateur-en-chef de «Chateau Insurance Company».

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, December 3, 1985

Le mardi 3 décembre 1985

Issue No. 12

Tenth proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

Fascicule nº 12

Dixième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28310—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen (or Frith)
Macdonald (*Cape Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen (ou Frith)
Macdonald (*Cap-Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, the Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 DÉCEMBRE 1985
(18)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 20 h 20, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*) et Turner. (4)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Me Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De Transports Canada:

M. T. D. Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;

M. John Monteith, directeur des exigences réglementaires.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

M. Ellison fait une présentation, et avec M. Monteith, répond aux questions.

A 21 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 3, 1985
(18)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:20 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bielish, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*) and Turner. (4)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

In attendance: Official Senate stenographers.

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. T. D. Ellison, Director General, Transport Dangerous Goods;

Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements.

Pursuant to its Order of Reference dated February 14, 1985, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto.

Mr. Ellison made a presentation and, together with Mr. Monteith, answered questions.

The Committee adjourned at 9:20 p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité
Denis Bouffard
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, December 3, 1985

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. for the purpose of inquiring into the subject matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 19985-147, dated January 17, 1985.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have wth us this evening from the Department of Transport Mr. T.D. Ellison, Director General, Transport Dangerous Goods, and Mr. Monteith, the Director of Regulations.

Mr. Ellison, do you have an opening statement that you wish to make?

Mr. T. D. Ellison, Director General, Transport Dangerous Goods, Department of Transport: I have no opening statement, Mr. Chairman. We are here to answer any questions that you or members of the Committee may have.

The Chairman: Then, I will open the floor to questions. Senator Turner will be the lead-off questioner.

Senator Turner: My questions relate to subsection 18(6) and Section 19 of the Act, which relate to liability insurance and the provision of an indemnity bond.

We heard a lot about these matters last week when we had before us the Insurance Bureau of Canada.

The claim is that no profits have been made by the insurance companies involved since 1978 and that in fact their losses have been very high. Even Lloyds of London has suffered losses.

We were told that the premiums for such insurance is going to be very high. My concern, as you may be aware, does not lie with the large companies but with the individual who buys a truck and a tractor.

If I am not mistaken, we heard a figure of $1 million. This type of trucking equipment is worth a lot of money as well.

Under the regulations, how much liability insurance will an independent trucker have to carry, and from whom will these individuals acquire insurance coverage in respect of spills involving dangerous goods?

Mr. Ellison: The provisions of the Act respecting the carriage of financial responsibility have not been implemented. In the United States, there is a requirement that under U.S. DOT rules that trucks carrying hazardous materials carry a minimum product liability insurance bond of $5 million.

There was, initially, a proposal advanced by the Alberta Truckers' Association that the powers of this Act be utilized to require that level of insurance, and I believe the rationale for that was to ensure that there was a equivalence of competitiveness as between the large and small carrier.

Investigations that we have carried out jointly with the provincial jurisdictions suggest that the impact of the rules in the United States is very severe, and it was felt, as a result of those

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 3 décembre 1985

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 20 heures afin d'examiner le règlement sur le transport des marchandises dangereuses, proclamé en vertu du décret C.P. 1985-7, le 17 janvier 1985.

Le sénateur Léopold Langlois préside la séance.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons avec nous ce soir, du ministère des Transports, M. T. D. Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, et M. Monteith, directeur, Exigences réglementaires.

M. Ellison, désirez-vous faire une déclaration?

M. T. D. Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports: Non, monsieur le président. Nous sommes ici pour répondre aux questions du comité.

Le président: Bien; nous allons donc commencer immédiatement. Sénateur Turner, vous pouvez y aller.

Le sénateur Turner: Mes questions ont trait au paragraphe 18(6) et à l'article 19 de la loi, qui portent sur l'assurance de responsabilité et la prestation d'un cautionnement.

Nous avons beaucoup entendu parler de ces questions lorsque les représentants du Bureau d'assurance du Canada se sont adressés à nous, la semaine dernière.

Selon eux, les compagnies d'assurance engagées dans le domaine n'ont pas fait de profits depuis 1978 et ont même accusé des pertes très importantes. Même la Lloyds de Londres aurait perdu de l'argent.

On nous a avertis que les primes à payer pour ce genre d'assurance seraient très élevées. Or, comme vous le pensez bien, je ne m'inquiète pas pour les grandes entreprises mais plutôt pour l'artisan qui s'achète un camion.

Sauf erreur, il a été question d'une protection d'un million de dollars. Déjà que le matériel roulant coûte très cher.

Donc, en vertu du règlement, quelle assurance de responsabilité un camionneur artisan devra-t-il obtenir et quelles compagnies d'assurance consentiront à vendre une protection rattachée à des déversements de marchandises dangereuses?

M. Ellison: On n'a pas encore mis en vigueur les dispositions de la loi relatives à la responsabilité financière. Par exemple, aux États-Unis, les règlements du ministère des Transports exigent que les camions qui transportent des marchandises dangereuses soient couverts par une assurance d'au moins 5 millions de dollars.

Au début, l'Alberta Truckers' Association a proposé d'utiliser les pouvoirs conférés par la loi pour exiger la même valeur au Canada; je crois que les camionneurs voulaient assurer une concurrence juste entre grands et petits entrepreneurs.

Les études que nous avons menées de concert avec les instances provinciales laissent croire que les règlements améri-

[*Text*]

investigations, that it would not be wise to put into place in Canada a similar requirement.

The U.S. rule blankets all vehicles carrying dangerous goods. We could, under such a rule, equate, for example, a very small truck carrying minor quantities with a very large tanker truck.

Our primary interest is in considering those carriers for which public liability may well warrant some insurance coverage and those which would not. At the same time, there are provisions in respect of insurance requirements under the provincial jurisdiction for the operator of motor vehicles, and therefore a federal requirement requiring insurance as a function of the motor vehicle registration or motor carrier registration could result in a conflict vis-à-vis that provincial jurisdiction.

Discussions have been held with the Insurance Bureau of Canada because of the concern with the increasing cost of third party liability. As the Committee has heard in testimony, the insurance industry is quite unsettled at the moment as a result of the impact of the environmental protection legislation in Ontario and the generally bad experience the industry has had over the last several years. Care should be taken not to add to the unsettledness in the industry at this stage. As well, very careful delibertation and consultation would have to take place with the provinces to determine whether or not it would be appropriate to deal with the matter of insurance coverage under this legislation or under some other piece of legislation.

Senator Turner: The insurance companies did state that there is a strong possibility that they will not cover these types of accidents.

As you are aware, the Mississauga spill involved a rail car, and in the case of carriage by rail, insurance is normally covered by the shipper.

Had that disaster involved a highway mode of transport and there was no insurance, who would pay the damages?

Mr. Ellison: In such cases, Mr. Chairman, there is no ready civil remedy. Looking at the incident outside of Kenora, Ontario involving the leaking on to the highway of a product containing PCBs, the company involved in the carriage of that product has now gone out of business. In fact, it has been partially taken over by the Alberta government.

It is of great concern that settlements in these cases are now reaching unexpected proportions. We may find ourselves in the situation where carriers are unable to afford insurance coverage, with a consequent refusal to carry the product — something which could then lead to industrial disruption growing out of the fact that essential products are not being moved.

Senator Turner: Are you suggesting that shippers will be forced to ship dangerous goods by rail?

There are many areas of Canada that the trucking industry will not service because of the economics involved, areas which the railroads have to service.

Mr. Ellison: I do not believe that this problem with insurance coverage will necessarily result in traffic moving back to the railway companies on the basis that the railway companies

[*Traduction*]

cains ont des conséquences très graves; c'est pourquoi il serait sage de ne rien entreprendre d'identique au Canada.

La règle américaine vise tous les véhicules transportant des marchandises dangereuses. Donc, un petit camion porteur de faibles quantités de produits dangereux se trouverait sur le même pied qu'une grande citerne transportant des milliers de litres.

Nous voudrions faire la part des choses; c'est-à-dire déterminer les transporteurs qui se doivent d'être assurés pour responsabilité civile, et les autres. Par contre, il ne faut pas oublier que les lois provinciales exigent des entrepreneurs qu'ils soient assurés; donc, une règle fédérale exigeant une assurance, fondée sur l'immatriculation des véhicules, pourrait s'opposer aux dispositions provinciales.

Des discussions ont eu lieu avec le Bureau d'assurance du Canada au sujet du coût croissant de l'assurance de responsabilité civile. Comme le comité a pu le constater par les témoignages, l'industrie de l'assurance est instable, par suite des conséquences de la loi adoptée en Ontario en matière de protection de l'environnement et aussi des mauvaises conditions qu'elle a connues ces dernières années. En outre, il faudra rencontrer les représentants des provinces et chercher à savoir s'il serait préférable de traiter la question de l'assurance avec la loi ou au moyen d'une mesure distincte.

Le sénateur Turner: Les compagnies d'assurance ont fait savoir qu'il était fort possible qu'elles ne puissent couvrir le genre d'accidents auxquels on peut s'attendre.

A Mississauga, il s'agissait d'un déversement ferroviaire; or, normalement, l'assurance du transport est fournie par l'expéditeur.

Que se serait-il passé s'il s'était agi d'un camion non assuré, au lieu d'un wagon-citerne? Qui aurait payé?

M. Ellison: Dans de tels cas, il n'y a aucune solution évidente. Prenons l'incident de Kenora, en Ontario, où s'échappait d'un camion une substance contenant des BPC; sachez que l'entreprise propriétaire de ce camion a fermé ses portes. Ou plutôt, elle a été en partie reprise par le gouvernement de l'Alberta.

Il est très inquiétant de voir la proportion que prennent les règlements. Si cela continue, les transporteurs ne pourront plus se permettre d'acheter de l'assurance et par conséquent ne pourront plus transporter les produits dangereux; de là, il n'y a qu'un pas vers la perturbation de certains secteurs industriels qui seraient obligés d'accumuler des substances dangereuses.

Le sénateur Turner: Voulez-vous dire que les expéditeurs devront faire transporter leurs marchandises par rail?

Le Canada compte de nombreuses régions où les camions ne se rendent pas, pour des raisons économiques, et qui sont servies par la voie ferrée.

M. Ellison: Pour ma part, je ne pense pas que cette question d'assurance confinera les marchandises dangereuses au domaine ferroviaire, sous prétexte que les compagnies de che-

[*Text*]

are self-insured. There may well be disruption in the highway transport industry as a result of provincial insurance schemes being in place. The Provinces of Québec and British Columbia have such schemes. Trucking companies insured under such schemes may be more competitive than those registered in provinces which do not offer a provincial insurance scheme. Obviously, truckers operating out of provinces which do not have a provincial insurance scheme would be facing higher insurance premiums.

One thing that will result from this will be a renegotiation of the normal conditions of carriage as between the trucker and the shipper of the dangerous goods, with the shipper assuming greater financial responsibility.

These are things that the marketplace will work out.

The Chairman: Given the fact that the government is behind the railroads in Canada, there would be no problem in respect of solvency or insolvency on their part. However, the evidence we heard at our last meeting would indicate that privately-owned railroads or trucking enterprises may have a problem in obtaining adequate insurance coverage.

In the event that that comes to pass, what would you suggest by way of a solution?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, there may be policy options which would be open to the government in dealing with this. However, it would be more appropriate to pursue those policy options with the Minister.

The Chairman: Senator Macdonald (Cape Breton), please.

Senator Macdonald (Cape Breton): Still on the matter of insurance coverage, in the case of dangerous goods transported by ferry, who is repsonsible to provide coverage?

In the case of dangerous goods transported to the Province of Newfoundland, for example, would CN Marine be responsible once the goods are put on the ferry until they reach their destination?

Mr. Ellison: Once the ferry operator accepts a vehicle to be carried, it then assumes responsibility for the safe transport of that vehicle, subject, of course, to standard disclaimers. This, of course, imposes yet another liability régime. I am sure the Chairman could better speak to this than I, but there is a specific liability régime for marine operators which is somewhat different from the liability régime for road or rail carriers.

I believe the marine operator would assume the liability for the safe transport of that vehicle or rail car.

The Chairman: In the case of the shipowner, Mr. Ellison, there is a limitation on liability under the Canada Shipping Act, and that limitation is related to the tonnage of the ship.

Mr. Ellison: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): There is a great deal of heavy trucking between the Port of North Sydney and Port aux Basques. For the most part, this traffic involves the large trucking firms.

[*Traduction*]

mins de fer sont assurées. Toutefois, l'industrie du transport routier pourrait être perturbée par les régimes d'assurance mis en place par certaines provinces, notamment le Québec et la Colombie-Britannique. En effet, les compagnies de transport assurées en vertu de ces régimes pourraient être plus concurrentielles que celles des provinces qui n'en sont pas encore munies; ces entreprises devraient sans doute verser des primes plus élevées.

Il pourrait se produire une modification des conditions qui lient le transporteur et l'expéditeur; on pourrait envisager que ce dernier prendra à sa charge une part plus grande des responsabilités.

Ce seront les forces du marché qui décideront.

Le président: Le gouvernement détenant une part importante des chemins de fer du pays, la question de la solvabilité n'est pas pertinente. Cependant, il ressort des témoignages entendus à la dernière réunion que les compagnies privées de chemins de fer ou de transport routier pourraient éprouver certaines difficultés à obtenir une protection suffisante.

Si cela devenait réalité, que suggérez-vous de faire?

M. Ellison: Le gouvernement pourrait adopter des politiques pour remédier à la situation. Cependant, je crois que vous devriez en parler au Ministre, qui saura mieux vous éclairer.

Le président: Sénateur Macdonald (Cap-Breton).

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): J'aimerais savoir qui doit se procurer l'assurance dans le cas des marchandises dangereuses transportées à bord de traversiers.

Par exemple, à Terre-Neuve, CN Marine est-elle responsable à partir du moment où les marchandises sont chargées à bord du bateau et jusqu'à ce qu'elles en soient débarquées?

M. Ellison: L'exploitant de traversier qui accepte à son bord un véhicule en assume la responsabilité jusqu'à bon port, exception faite, bien entendu, des renonciations courantes de responsabilité. Mais nous voici devant un autre régime de responsabilité. Je suis sûr que le président pourrait en parler mieux que moi; ce que je puis dire, c'est qu'il existe un régime de responsabilité propre au domaine maritime, qui diffère passablement des conditions qui régissent le transport ferroviaire et routier.

Je pense que c'est l'opérateur du traversier qui devrait être assuré pour le transport sécuritaire du véhicule quel qu'il soit.

Le président: Je dois vous signaler, M. Ellison, que la Loi sur la marine marchande du Canada impose une limite de responsabilité, de la part du propriétaire, liée au tonnage du bateau.

M. Ellison: C'est vrai.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le trafic est dense entre le port de North Sydney et Port-aux-Basques; il s'agit surtout de camions appartenant à de grandes compagnies.

[*Text*]

If a vehicle is on CN Marine property overnight awaiting a ferry, would the trucking firm be responsible for that load, or would responsibility rest with CN Marine?

Is CN Marine responsible only when the vehicle is on the ferry, or does it assume responsibility once the vehicle arrives at its premises?

Mr. Ellison: I am afraid I cannot be definitive in providing an answer to that question. It seems to me it would depend upon whether or not the vehicle was accompanied by the driver while on the premises of CN Marine and the arrangement that CN Marine had in place in respect of liability.

It seems to me that CN Marine must accept liability to a certain extent in respect of the security of the vehicle. Whether or not it would be willing to accept liability for the safety in terms of the reactivity of the products contained therein, I cannot say.

Senator Macdonald (Cape Breton): How has the process worked since the coming into effect of the new regulations? Is everything falling into place, or are there some areas that have to be corrected?

Mr. Ellison: It is very difficult to answer that question with any high degree of accuracy. A number of shippers and carriers have requested permits enabling them to deviate in some way from the regulations. Of course, the regulations could not have encompassed all of the particular market situations and all of the particular methods of safely transporting dangerous goods. Nevertheless, we have not heard of cases of dangerous goods not being transported, of industries closing down, or of severe labour disputes because of problems in this area.

I believe the regulations are being increasingly complied with and are being complied with in a relatively smooth manner. Certainly, the policy under which we are operating, in terms of compliance, is to provide as much assistance as we can. That is the Minister's wish, and that is what we have been doing. That, in itself, may have eased the introduction of the regulations.

Senator Macdonald (Cape Breton): Would a ferry operating wholly within the Province of Nova Scotia come under the Transportation of Dangerous Goods Act and the regulations thereunder?

Mr. Ellison: The Province of Nova Scotia has adopted these regulations and has brought them into effect as of November 1, 1985. These regulations are, therefore, applied uniformly to any vehicle operating over Nova Scotia's highways. The regulations are enforced under a similar compliance policy as that announced by Mr. Mazankowski, that being to co-operate with the industry in that initial indefinable period of time following the introduction of the regulations to ensure that the greatest degree of compliance is achieved.

The Chairman: In respect of the carriage of dangerous goods by water, we had evidence from Mr. T. Norman Hall of the Dominion Marine Association and as well from Captain Nicol, Manager of the Shipping Federation of Canada, both of whom stressed the point, in respect of the transportation of goods by

[*Traduction*]

Qu'arrive-t-il lorsqu'un véhicule passe la nuit sur la propriété de CN Marine, à attendre un traversier? Est-ce la compagnie de transport ou CN Marine qui est responsable de la charge?

Où commence la responsabilité de CN Marine? Lorsque le camion est sur le bateau ou dès qu'il entre sur ses terrains?

M. Ellison: Je regrette de ne pouvoir vous répondre de façon catégorique. Cela dépend peut-être de différents facteurs: le chauffeur reste avec son véhicule; CN Marine a pris des dispositions en matière de responsabilité; etc.

Je crois cependant que CN Marine devrait assumer une part de responsabilité quant à la sécurité du véhicule. Mais la compagnie nationale acceptera-t-elle de garantir la sécurité du contenu? Je ne saurais le dire.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Comment cela se passe-t-il depuis l'entrée en vigueur du règlement? Est-ce que tous marche rondement?

M. Ellison: Il m'est très difficile de vous répondre avec exactitude. Je puis vous dire qu'un certain nombre d'expéditeurs et de transporteurs ont demandé des permis les autorisant à contourner certaines dispositions du règlement. Il est évident que ce dernier ne pouvait englober toutes les situations possibles ni tous les modes de transport sécuritaire des marchandises dangereuses. Néanmoins, à notre connaissance, il n'est pas arrivé que des marchandises dangereuses n'aient pas été transportées, que des entreprises aient dû fermer leurs portes ou encore que des différends de travail aient éclaté à ce sujet.

Je pense que l'on respecte de plus en plus le règlement, et avec une souplesse grandissante. Bien entendu, notre but, pour le moment, est d'aider autant que possible les intéressés à respecter les exigences. C'est ce que souhaite le Ministre et c'est ce à quoi nous nous consacrons. Et peut-être cela a-t-il facilité l'introduction du règlement.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Est-ce qu'un traversier exploité exclusivement en Nouvelle-Écosse serait visé par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et son règlement?

M. Ellison: La province de la Nouvelle-Écosse a fait sien le règlement et l'a mis en application le 1er novembre 1985. Par conséquent, tous les véhicules qui circulent sur les routes de la Nouvelle-Écosse sont assujettis à ses dispositions. Remarquez que le règlement y est appliqué dans l'optique annoncée par M. Mazankowski, c'est-à-dire que l'on collabore avec l'industrie du transport, pendant un temps indéterminé, afin d'assurer un aspect optimal des exigences.

Le président: En ce qui concerne le transport maritime des marchandises dangereuses, rappelons-nous les témoignages de M. T. Norman Hall, de la Dominion Marine Association, et du capitaine Nicol, directeur de la Fédération maritime du Canada. Ces deux spécialistes pensent que l'exploitant du

[*Text*]

ship, the shipowner should be advised in advance of the type of goods to be carried, thereby allowing the shipowner to decide where the goods should be placed in the vessel.

In the case of a passenger-carrying vessel, it is very important to the shipowners that the captain be advised in advance of the type of goods to be carried.

Do you have anything in the regulations calling for such advance notice?

Mr. Ellison: There is a requirement in the regulations, Mr. Chairman, that the port authority be notified 24 hours in advance in respect of any dangerous goods moving into the port, other than those which are to be transported by ferry.

I believe the standard requirement of most marine carriers is that the shipping agent be aware of what cargo space is being booked, and that may in fact provide for an advance notification.

The Chairman: There are many ferry services which operate outside the limits of our ports. By way of example, there are many ferries which operate along the St. Lawrence River in areas where there is no port authority.

In those situations, who will be advised in terms of the nature of the goods to be transported?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I think you may have identified a potential problem, and possibly even an oversight, in terms of the need for advance notification.

It is not normally the case in the other modes of transport that advance notification take place, other than the fact that the shipper normally declares to the carrier the nature of the goods that are to be transported.

I am not sure as to whether or not the dangerous goods shipping regulations under the Canada Shipping Act had a provision calling for advance notification to the marine carrier. I can verify that and communicate with the Clerk of the Committee on that point.

The Chairman: Senator Turner, please

Senator Turner: Mr. Ellison, are all trucks hauling dangerous goods today required to have the proper placards placed on the sides and back of the truck?

Mr. Ellison: No. At this stage there are some provinces which have not yet put into place the regulations. As a result, carriers operating within the borders of such provinces — and two that come to mind are Alberta and Saskatchewan — are not yet placarding their vehicles.

Senator Turner: What is the situation in the Province of Ontario in that regard?

Mr. Ellison: In the Province of Ontario, the regulations came into effect on July 1, 1985. We are seeing a very high degree of voluntary compliance even in those provinces where the regulations are not being put into effect until February 1 next. In my travels around the country, I have been amazed at the number of vehicles which are in fact bearing placard holders — which would indicate an expectation that that vehicle may carry dangerous goods at one time or another — or indeed are in fact bearing placards.

[*Traduction*]

bateau devrait toujours être averti d'avance du type de marchandises à transporter, ce qui lui permettrait de leur réserver la place idéale à bord.

Lorsqu'il s'agit de traversiers qui prennent également des passagers, il est de la plus haute importance que le capitaine sache d'avance le genre de marchandises qu'il devra transporter.

Existe-t-il dans le règlement une exigence touchant précisément cette question?

M. Ellison: Oui, M. le président. On exige que les autorités portuaires soient averties 24 heures d'avance au sujet des marchandises dangereuses qui entrent dans le port, exception faite de celles qui doivent embarquer sur un traversier.

Je pense que la plupart des transporteurs maritimes exigent que l'agent d'expédition connaisse d'avance l'espace qu'occupera la marchandise; cette communication pourrait être considérée comme un avis.

Le président: Oui mais il ne faut pas oublier que de nombreux traversiers fonctionnent en dehors d'installations portuaires. Prenons par exemple les traversiers qui font le Saint-Laurent dans des régions exemptes de tout service portuaire.

Dans ces cas, à qui doit-on indiquer la nature des marchandises à transporter?

M. Ellison: Je crois que vous avez découvert là une cause possible de problème et peut-être même une faille dans le règlement.

Outre la pratique courante voulant que l'expéditeur indique au transporteur la nature des marchandises, on ne donne normalement pas de préavis, dans les autres modes de transport.

Je ne suis pas sûr que le règlement sur le transport des marchandises dangereuses, proclamé en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, exige qu'un avis préalable soit envoyé au transporteur. Je vérifierai et communiquerai la réponse au greffier du comité.

Le président: Sénateur Turner, si vous voulez bien.

Le sénateur Turner: M. Ellison, est-ce que tous les camions qui transportent des marchandises dangereuses sont obligés d'afficher les écriteaux d'usage sur les côtés et à l'arrière?

M. Ellison: Non. Il reste encore quelques provinces qui n'ont pas mis le règlement en œuvre. Aussi, les transporteurs qui circulent dans les limites territoriales de ces provinces—notamment l'Alberta et la Saskatchewan—n'ont pas doté leurs camions des avertissements dont vous parlez.

Le sénateur Turner: Quelle est la situation en Ontario?

M. Ellison: Dans cette province, le règlement a été mis en vigueur le 1er juillet 1985. Je dois vous dire que la coopération est très bonne, même dans les provinces où le règlement n'entrera en vigueur que le 1er février 1986. Au cours de mes déplacements dans tout le pays, j'ai été vraiment surpris de voir le nombre de véhicules munis de support d'affiches—ce qui laisse supposer que des marchandises dangereuses ont été ou seront transportées—ou affichent des écriteaux.

[*Text*]

Senator Turner: I drive between London and Ottawa fairly often, and only last weekend I passed a truck which had a placard on one side and nothing on the back and nothing on the other side.

If you happen to be on the wrong side of the truck, you are none the wiser.

Mr. Ellison: It may be that a placard from the previous load was left on in error or that the vehicle has lost some placards, or even that it was not properly placarded.

The Government of the Province of Ontario has trained 400 of its weigh scale operators in the enforcement of these regulations and is now reaching the stage where it will be soon commencing prosecutions.

Letters of warning are regularly sent to the major carriers drawing to their attention the need to comply with the regulations.

An Ontario Provincial Police office who had recently completed the training program was following a truck that he believed to be leaking a dangerous good. The incident involved a tank truck, the leakage from which was hitting his windshield. The officer pulled the truck over and instructed the driver to get into his car and to bring with him the documents relating to the load being transported, and he then drove some distance away from the tanker truck to avid being exposed to the dangerous good involved. On inspecting the documents, he discovered that the truck was carrying honey. When they returned to the truck, they found black bears underneath the truck. A number of hours passed before the driver could get back into his vehicle and proceed.

So, we have to be careful not to always assume that tanker trucks are always carrying dangerous goods.

The Chairman: Section 4.23(c) of the regulations reads:

> (c) Where the dangerous goods are onboard a ship that is manned, one copy in the custody or control of the Master, except where the ship is a Ro-Ro and the dangerous goods are in or on a road vehicle that is accompanied by a driver who has the permission of the Master to retain possession of the copy;

And paragraph (c) has reference in that regard to the provision of a copy of the shipping document.

The Shipping Federation of Canada made the point that Section 4.23 of the regulations exempts Ro-Ro vessels from the requirement that a copy of the shipping document be provided.

Are you proposing that Ro-Ro vessels be covered in some other part of the regulations?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, these regulations were published in Part I of the Canada Gazette for comment, and were presumably commented upon by the operators of ferry vessels.

The requirement is that any motor vehicle operator carrying dangerous goods should so report to the vessel operator. The vessel operator then has the choice as to whether or not, in his

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Je fais souvent le trajet entre Ottawa et London; en fin de semaine dernière, j'ai dépassé un camion qui portait un écriteau sur un côté seulement et aucune en arrière.

Si vous vous trouvez du mauvais côté, vous ne saurez jamais qu'il s'agit de produits dangereux.

M. Ellison: Cela peut s'expliquer de plusieurs façons: peut-être restait-il, par erreur, un écriteau du dernier chargement, les autres écriteux avaient peut-être été perdus ou encore, les règles d'affichage n'étaient pas respectées.

Le gouvernement de l'Ontario a donné à 400 opérateurs de postes de pesage une formation spéciale pour l'application de ce règlement; il en est rendu au point où il engagera des poursuites en justice.

Régulièrement, on envoie des lettres d'avertissement aux grandes compagnies de transport, attirant leur attention sur ces exigences.

Récemment, un policier provincial de l'Ontario, qui venait de terminer ce programme de formation, suivait un camion-citerne qui semblait perdre un liquide dangereux; l'agent de police en recevait des gouttes dans son pare-brise. Il décide donc d'arrêter ce véhicule et demande au chauffeur de le suivre dans son auto avec la note de chargement; ils s'éloignent ensuite du camion afin de ne pas s'exposer au produit inconnu. Quelle n'est pas la surprise du policier lorsqu'il constate, au vu des documents, que le liquide collant est du miel. A son retour au camion, le chauffeur a du attendre quelques heures, le temps que les ours, attirés par l'aubaine, se soient rassasiés.

Morale de l'histoire, il ne faut pas voir des marchandises dangereuses dans tous les camions.

Le président: L'article 4.23*c)* du règlement se lit comme suit:

> dans le cas où les marchandises dangereuses sont à bord d'un navire muni d'un équipage, une copie demeure sous la garde du capitaine, sauf si le navire est un roulier et que les marchandises dangereuses sont à bord d'un véhicule routier accompagné d'un conducteur qui a reçu la permission du capitaine de conserver la copie en sa possession; . . .

Donc, l'alinéa *c*) mentionne clairement la prestation d'une copie de la note de chargement.

La Fédération maritime du Canada a démontré que le paragraphe 4.23 du règlement exempte les bateaux rouliers de la nécessité, pour le conducteur d'un véhicule routier, de fournir copie de la note de chargement.

Voulez-vous dire par là que les bateaux devraient être visés dans une autre partie du Règlement?

M. Ellison: M. le président, ce règlement a été publié dans la Partie I de la Gazette du Canada, pour faire l'objet de remarques; il est probable que les opérateurs de traversiers ont déjà donné leur opinion à ce sujet.

En fait, le règlement exige que quiconque transporte des marchandises dangereuses l'indique à l'opérateur du bateau où il se trouve. Il incombe ensuite à l'opérateur de décider si les

[*Text*]

opinion, the documents should be retained in the Master's possession on the bridge of the vessel or left in the driver's custody.

I believe the purpose of this is to enable general freight trucks which may be carrying relatively small quantities of dangerous goods to not be impeded in terms of their access to the ferry service through a loss of control of the documents, and so forth.

It also does give the Master of the vessel the opportunity to place the vehicle in the safest possible manner on the vessel and to retain the shipping document should he so desire.

We would be happy to discuss this matter with Captain Bender, if you feel that that is appropriate.

Senator Macdonald (Cape Breton): Is it up to the Master of the vessel to decide whether or not to take a truck carrying a given load?

Mr. Ellison: Yes. My understanding is that under the Canada Shipping Act and general marine law, a ship's Master has the right to refuse any cargo if he believes that the carriage of that cargo would endanger the safety of the ship.

The Chairman: That is right.

Senator Macdonald (Cape Breton): In the case of a ship going from Halifax to St. Pierre carrying both passengers and freight, the Master of that vessel would be entitled, under the Canada Shipping Act, to refuse a load that he considers a danger to his vessel?

Mr. Ellison: Yes, that is correct. The provisions in the regulations do provide for much stricter control over what goes on a passenger-carrying vessel versus what may go on a cargo-only vessel. Notwithstanding those provisions, the ship's Master may refuse to accept cargo for a particular voyage. He may know, for example, that he is likely to encounter rough weather conditions and might therefore not choose to accept cargo that he might accept under normal weather conditions.

That prerogative of the ship's Master is one that must be respected at all times.

Senator Macdonald (Cape Breton): I can understand that in a large port it would not be possible for the ship's Master to be apprised of the nature of all of the cargo being taken on. In those situation, it would have to be the port authority, or the individual in charge of the port.

Mr. Ellison: If the load is properly documented and the vehicle properly placarded, those members of the ship's crew working with the cargo loaders would be able to make a decision as to whether or not that particular cargo should or should not be taken on; or, if taken on, where it should be placed on the vessel for transport.

The Chairman: It is quite often the case that the loading of the ship is not something that is carried out by the ship's crew; rather, the loading is carried out by stevedores.

If the ship's Master is not informed as to the nature of the goods to be loaded, on what basis can he make a decision to either accept or reject that cargo for transport?

[*Traduction*]

documents en question doivent être mis entre les mains du capitaine, sur la passerelle, ou rester avec le chauffeur.

Je pense que l'on procède ainsi afin de ne pas empêcher des camions de transport général pouvant contenir de petites quantités de marchandises dangereuses d'embarquer à bord de traversier, sous prétexte que le chauffeur a perdu certains documents, ou pour d'autres raisons semblables.

Cela donne également au capitaine l'occasion de placer le véhicule à l'endroit le plus sûr et de conserver les documents, s'il le désire.

Nous aimerions beaucoup parler de cette question avec le capitaine Bender; qu'en pensez-vous?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): C'est le capitaine qui décide si un camion embarque ou n'embarque pas?

M. Ellison: Oui. Je crois comprendre que, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et le droit maritime en général, un capitaine a le droit de refuser d'embarquer une cargaison s'il a des raisons de croire que ce chargement met en danger la sécurité du bateau.

Le président: Vous avez raison.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Donc, sur un bateau en partance d'Halifax à destination de Saint-Pierre avec à son bord des passagers et du fret, le capitaine a le droit, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, de refuser de prendre des marchandises qu'il considère dangereuses pour la sécurité de son bateau, c'est bien cela?

M. Ellison: C'est ça. Et le règlement est beaucoup plus strict pour les bateaux de passagers que pour les cargos. Mais, abstraction faite de ces dispositions, le capitaine peut toujours refuser de prendre certaines marchandises, surtout lorsque les conditions qu'il prévoit rencontrer en mer ne sont pas idéales (par ex., du gros temps).

Et cette prérogative du maître de bord doit toujours être respectée.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je suppose que dans de grandes installations portuaires, le capitaine d'un bateau ne peut être tenu au fait de la nature de toutes les marchandises embarquées. Il faudrait alors que ce soient les autorités du port ou le responsable qui soient informés.

M. Ellison: Si la charge est bien documentée et que le véhicule qui la transporte est clairement identifié, les matelots qui travaillent avec l'équipe de chargement peuvent décider de refuser ou de prendre cette charge, auquel cas, ils choisiront pour elle le meilleur emplacement sur le bateau.

Le président: Il arrive souvent que l'équipage ne participe pas au chargement du bateau; cela est laissé aux soins des débardeurs.

Or, en toute ignorance de la nature des marchandises embarquées, comment le capitaine peut-il décider de les accepter ou de les refuser?

[*Text*]

Mr. Ellison: I am informed that the loading of the vessel has to be under the supervision of the ship's deck watch officer, who presumably will have examined the consignment papers and those papers, unless there is a deliberate act of non-compliance with the regulations, should disclose the nature of the cargo to be taken onboard.

The Chairman: But you could not expect the ship's officers to inspect all of the cargo being taken onboard. Their function is to see that the cargo is safely loaded and, once loaded, safely moored. Unless the ship's officers have in hand the documents indicating the nature of the goods to be transported, they could not possibly be aware of any danger. That being so, I do not see how they can exercise "due diligence" for the safety of the ship.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe you are right in that regard. The whole system presumes that the consignments will be properly documented and placarded, and declared.

There are times, of course, when that is not so, and when that is the case the Transportation of Dangerous Goods Act does contain a provision which should serve to protect the ship operator from at least criminal liability. In this regard, I am thinking of Section 8 of the Act, which reads:

> No person is guilty of an offence under this Act if he establishes that he took all reasonable measures to comply with this Act and the regulations.

I do not think it would be reasonable to expect all vehicles to be unloaded for examination prior to being taken onboard a ferry, particularly where the voyage is of a relatively short duration.

Senator Macdonald (Cape Breton): In the case of ferry operations, everyone is in a rush to get on and to get away.

I might mention here that there will be a new ferry going into operation within the next few months between the Port of North Sydney and Port aux Basques, with the turnaround time expected to be only about two hours. That ferry will carry 1200 cars. So, there will be no time for loitering in that case.

Mr. Ellison: The pursuit of ever-increasing efficiency means shorter and shorter turnaround times for these vessels. In cases like this, however, those vehicles which are to be taken onboard are parked in the ferry terminal area beforehand.

With the assistance of the Canadian Ferry Operators' Association, we have produced a small pamphlet to be given by the ferry operators to every truck driver using the ferry service. That pamphlet draws to the attention of the truck drivers that there are in effect regulations in respect to the transport of dangerous goods and that those regulations prohibited the movement of certain dangerous goods on passenger vessels. In addition to all of that, the pamphlet goes on to advise the truck driver where he can get additional information.

This pamphlet represents the first part of the ferry-oriented awareness program. Those brochures were produced for distribution in October.

[*Traduction*]

M. Ellison: On m'a dit que le chargement du bateau doit se faire sous la surveillance de l'officier de quart, qui doit normalement avoir examiné les documents de consignation, lesquels, sauf violation volontaire du règlement, indiquent la nature des marchandises.

Le président: Oui, mais vous ne pouvez pas espérer que les officiers inspectent toute la cargaison. Leur tâche consiste à s'assurer que toutes les marchandises sont correctement chargées et bien arrimées. Pour connaître les risques, ils doivent avoir tous les documents en main. Les choses étant ce qu'elles sont, je ne vois pas comment les officiers peuvent faire preuve de «diligence raisonnable» quant à la sécurité du bateau.

M. Ellison: Je crois que vous avez raison sur ce point, monsieur le président. Tout le système repose sur l'hypothèse que les marchandises sont adéquatement documentées et déclarées et que leur contenant est clairement marqué.

Il faut cependant préciser que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses comporte des dispositions qui peuvent protéger l'opérateur d'un bateau au moins contre la responsabilité criminelle. Il s'agit de l'Article 8, qui se lit comme suit:

> Peut se disculper d'une infraction prévue à la présente loi celui qui établit qu'il a pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation de la présente loi et de ses règlements.

Je ne crois pas qu'il serait raisonnable d'exiger que tous les véhicules soient déchargés, pour fins d'inspection, avant d'embarquer sur un traversier, surtout lorsque la traversée est de courte durée.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous savez comment cela se passe sur les traversiers: on est pressé d'embarquer et de larguer les amarres.

A cet égard, je tiens à souligner qu'un nouveau traversier entrera en service au cours des mois qui viennent, entre le port de North Sydney et Port-aux-Basques. Avec une capacité de 1200 voitures, son temps de chargement-déchargement ne sera que de deux heures; on n'aura guère le temps de flâner.

M. Ellison: Oui, la quête du rendement fait sans cesse diminuer le temps que passent ces bateaux à charger et à décharger. Dans ce cas-ci, cependant, les véhicules à embarquer sont stationnés d'avance dans le terrain d'attente.

Avec la participation de la Canadian Ferry Operators' Association, nous avons produit une brochure que les opérateurs remettront à chaque chauffeur de camion qu'ils embarqueront. Ce document attire l'attention du camionneur sur le règlement qui régit le mouvement des marchandises dangereuses sur les bateaux qui transportent des passagers. Il lui donne également d'autres informations, notamment lui indique où il peut obtenir des renseignements plus détaillés.

Il s'agit de la première phase du programme d'information axée sur les traversiers. Ces documents étaient censés être distribués en octobre.

[*Text*]

The Chairman: Could that pamphlet be made available to the Committee?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman, we would be pleased to provide the Committee with copies of that brochure.

The Chairman: Thank you. I have a couple of questions in respect of the training of those involved in the transport of dangerous goods.

Section 9.2 of the regulations states:

> 9.2 No person shall handle, offer for transport or transport dangerous goods unless he
>
> (a) is a trained person; or
>
> (b) is performing those activities under the direct supervision of a trained person.

And Section 9.3 states:

> 9.3 For the purposes of this Part, a person is a trained person in the aspects of handling, offering for transport or transporting of dangerous goods related to his assigned duties.
>
> (a) When his employer
>
> (i) is satisfied that the person has received adequate training in the aspects of the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods

What about the situation of an independent trucker/owner? Is that individual going to provide his own Certificate of Training?

Mr. Ellison: The definition of the term "employer" does provide that a self-employed person would have to certify himself in respect of the carriage of dangerous goods.

The Chairman: Your Inspection Service will have no control in terms of whether or not that individual has had adequate training in the handling of dangerous goods?

Mr. Ellison: There was a great deal of debate in the public discussion of the regulations regarding training, the focus of the discussion being whether or not we could utilize formal educational services.

At the time that these regulations were coming forward, those services were not available, with the result that we had to fall back to the requirement that the person employing others, including himself, would have to warranty to those with whom he may be interfacing that those employees were trained to the employer's satisfaction.

This does provide a basis for a contractual relationship and some assurance that these persons have at least had some training.

As time progresses and as recognized educational institutions, and others, develop training programs, we are hopeful that we can provide reference to those such that we can say that, for the purposes of these regulations, a person is trained when he has received a Certificate of Training issued by a

[*Traduction*]

Le président: Est-ce que le comité pourrait en avoir des exemplaires?

M. Ellison: Certainement; nous nous ferons un plaisir de vous en procurer.

Le président: Merci. J'ai quelques questions à poser au sujet de la formation des gens qui travaillent dans le domaine des marchandises dangereuses.

L'article 9.2 du règlement dit:

> Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter des marchandises dangereuses, à moins
>
> (a) d'être une personne qualifiée; ou
>
> (b) d'effectuer ces opérations sous la surveillance d'une personne qualifiée.

L'article 9.3 se lit comme suit:

> Pour l'application de la présente partie, une personne est réputée être qualifiée dans les domaines de la manutention, de la demande de transport ou du transport de marchandises dangereuses qui sont reliées aux fonctions de son poste,
>
> (a) si son employeur
>
> (i) est convaincu qu'elle possède une formation adéquate dans les domaines de la manutention, de la demande de transport et du transport des marchandises dangereuses qui sont reliées aux fonctions qu'il entend lui assigner . . .

Que se passe-t-il dans le cas d'un camionneur indépendant? Cette personne doit-elle fournir son propre certificat de formation?

M. Ellison: De par la définition du mot «employeur», il est entendu qu'un travailleur indépendant devrait faire la preuve de ses qualités en ce qui concerne les marchandises dangereuses.

Le président: Mais comment votre service d'inspection saura-t-il si cette personne a reçu une formation adéquate?

M. Ellison: La question de la formation a engendré un débat public animé; on voulait surtout savoir s'il serait possible d'utiliser des services d'enseignement officiels.

Au moment des discussions, il n'existait pas de tels services; aussi avons-nous dû nous satisfaire de l'exigence voulant qu'une personne qui en emploie d'autres, y compris elle-même, fasse la preuve de la compétence de ses employés.

Cela donne au moins une assise de nature contractuelle et confère une certaine assurance quand à la formation minimale de ces personnes.

A mesure que des institutions d'enseignement et autres se dotent de programmes de formation, nous espérons pouvoir orienter les personnes qui en ont besoin vers les établissements appropriés; il sera ensuite possible de confirmer leur respect du règlement, grâce à un certificat de formation délivré par l'institution technique ou autre.

[*Text*]

given institution, with a list of the technical colleges or other educational institutions that offer such training.

We have been recently advised that Seneca College and Humber College are now offering training programs in the Transportation of Dangerous Goods regulations. As well, the B.C. Vocational Institute may be developing a similar training program. In addition, many of the larger trucking companies are now offering training programs to other companies. Because of the liabilities that may be reflected back to them, these companies are becoming involved in much more structured training programs.

I was recently informed that several of the States of Australia have now established formal training programs for drivers of vehicles carrying dangerous goods. We are attempting to acquire information on that state-operated training system, a program that is tied to the licensing system for such drivers. In those States of Australia that have adopted such a program, the licence to drive issued by the State specifically sets out that one is licensed to transport dangerous goods.

To this point, the provinces have not agreed to consider the issuance of a motor vehicle operator's licence with a "dangerous goods" annotation to it. That would be another way of achieving this. However, in the time frame available to us, it was not possible to reach agreement on such a provision.

I do believe that we will find this type of formalized system developing in the future.

The Chairman: Has any consideration been given to the development of a system similar to that in use for the classification of ship's Masters and officers on tankers?

In recent years there has been established training schools at the main ports of Canada for ship's Masters and officers.

Under the provisions of that program, a ship's Master cannot take command of a tanker if his certificate of competence as Master does not reflect the fact that he has taken that course.

Do you envisage putting into place a similar program in respect of the transport of dangerous good by land?

Mr. Ellison: That possibility has been discussed. There would appear to be a problem with putting such a program into effect for truck drivers, given the vast number of people who might have to receive some training. The railway companies have not asked for anything more than what is provided for in the regulations. They will undertake the training to their satisfaction, as negotiated, presumably, as between themselves and their labour representatives.

I believe that many of the operators of fleets of private tank trucks have accepted the civil liability that goes along with operating a fleet of trucks, and therefore they have very high training standards on a company basis. That would probably go beyond what we might be able to achieve through some kind of regulated certification program.

I cannot say at this stage whether or not the provisions now in the regulations could evolve to a formal issuance of a certificated operator's certificate, as exists in the marine industry for Master Mariners.

[*Traduction*]

On nous a informés récemment que les collèges Seneca et Humber offrent maintenant des programmes de formation touchant au règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Il se pourrait que le B.C. Vocational Institute se dote d'un cours semblable. Mentionnons enfin que bon nombre de grandes compagnies de transport routier offrent des cours de formation aux employés d'autres entreprises. Compte tenu des enjeux, ces compagnies s'engagent dans des programmes de plus en plus structurés.

J'ai appris dernièrement que plusieurs des États d'Australie ont mis sur pied des programmes de formation destinés aux chauffeurs de véhicules qui transportent des marchandises dangereuses. Nous tentons d'obtenir plus de renseignements sur ce système qui est lié au dispositif de délivrance de permis. En effet, dans ces États, le permis de conduire porte une mention indiquant que le titulaire est habilité à transporter des marchandises dangereuses.

Les provinces canadiennes n'ont pas encore accepté d'adopter un tel système avec les permis de conduire. C'est dommage car ce serait un bon moyen de contrôle. Il faut comprendre qu'avec le peu de temps que nous avons eu, il ne nous a pas été possible d'arriver à une entente.

Mais je crois fermement qu'un tel système sera mis en place dans les années qui viennent.

Le président: A-t-on envisagé un système semblable à celui qui sert à la classification des capitaines et des officiers qui travaillent sur des pétroliers?

Ces dernières années, des cours ont été organisés dans les principaux ports canadiens à l'intention des capitaines et des officiers.

En vertu des conditions du système, un capitaine de bateau ne peut prendre le commandement d'un pétrolier si son certificat de compétence ne porte pas la confirmation qu'il a suivi le cours.

Pensez-vous à mettre en place un système similaire pour le transport des marchandises dangereuses à terre?

M. Ellison: Nous avons envisagé cette possibilité. Le problème avec les camionneurs, c'est leur grand nombre. Quant aux compagnies de chemins de fer, elles n'ont rien demandé de plus que ce qu'exige le règlement. Elles donneront une formation satisfaisante, selon la décision qui sera probablement négociée avec les représentants des travailleurs.

Je pense que bon nombre des propriétaires de parcs privés de camions-citernes ont accepté la responsabilité civile liée à leur activité et, par le fait même, possèdent une formation très sérieuse. Il est même possible que leurs normes dépassent ce que nous pourrions atteindre avec un programme officiel de certification.

Pour le moment, je ne sais pas si les dispositions actuelles du règlement pourraient donner naissance à un dispositif de certification des compétences des exploitants, semblable à celui des brevets de capitaine.

[*Text*]

Senator Bielish: What period of time would be involved in a training course? And would this be on the job-training or training provided by some educational institution?

Mr. Ellison: Perhaps I might defer to my colleague Mr. Monteith in that regard. Mr. Monteith has had a great deal of experience in the area of the transportation and handling of dangerous goods and in fact has been responsible for the training of plant employees in that regard.

Mr. Monteith, Director, Transportation of Dangerous Goods, Department of Transport: The degree of training would depend upon the nature of the employee's duties, and they can be quite varied. By way of example, the degree of training required for an individual whose task is to prepare documentation might be somewhat limited: perhaps as little as two hours. On the other hand, the degree of training for an individual whose task would be to carry out the classification of dangerous goods would be considerably longer, and that notwithstanding that that individual may be a trained chemist. The classification aspect is the key. If the classification is not right, then there is nothing else that is right.

The degree of training required for a truck driver is somewhat limited. Under the Act, the truck driver would need to recognize, for example, that the placards, the labels and the classification on the documentation are all in fact saying the same thing. In addition, he has certain duties to perform on the highway. We have heard about missing placards. One of the duties of the truck driver is to replace missing placards, or have them replaced at the first opportunity. As well, there are certain reporting requirements that rest with the truck driver.

I suggest that the training course for the driver might consist of a one-day course. It depends, of course, upon the nature of the organization. Many of these organizations are carrying out these programs now. A great deal depends upon the degree of training involved.

The handler of dangerous goods should already have received a great deal of training arising out of the occupational safety and health aspects of handling dangerous goods. Such individuals should know how to avert dangers and what to do in the event of a spill.

The question is a bit difficult to answer. It varies with the particular duties of the employee. A shipper in one location may have quite different duties from those of a shipper in another location. In the one case he may have to make out all of the documents whereas in another he may not; he may be simply wheeling the goods on to a vehicle or into the container unit.

To cover all aspects of the Transportation of Dangerous Goods regulations — and I cannot think of anyone other than, perhaps, an inspector who might be required to know all aspects — would involve something in the order of two to three weeks training.

Senator Bielish: And where can one get training in this area? Is it on-the-job training for the most part, or is it a combination of on-the-job training and formal courses?

Mr. Monteith: It would be a combination of both. There may be a great deal of training carried out on the job. A per-

[*Traduction*]

Le sénateur Bielish: Combien de temps pourrait prendre un cours? Et s'agirait-il d'un cours interne ou encore d'une formation assurée par une institution d'enseignement?

M. Ellison: Je vais laisser M. Monteith répondre, lui qui a une grande expérience du transport et de la manutention des marchandises dangereuses. D'ailleurs, il a déjà assuré la formation d'employés dans ces domaines.

M. Monteith, directeur, Exigences réglementaires, ministère des Transports: La durée de la formation varie avec les fonctions de l'employé, lesquelles peuvent être très diverses. Par exemple, la formation nécessaire à une personne dont la tâche consiste à préparer de la documentation sera limitée, peut-être seulement deux heures. Par contre, former une personne qui doit classer les marchandises dangereuses prendra beaucoup plus de temps, même si la personne a déjà une formation de chimiste. En effet, tout est dans le classement des produits: si ce système est défaillant, tout le reste est à l'avenant.

La formation à donner à un camionneur est plutôt limitée. Par exemple, en vertu de la loi, le conducteur du camion doit pouvoir s'assurer que les écriteaux, les étiquettes et la documentation ne se contredisent pas. Il a également des tâches à accomplir sur la route; rappelons-nous les écriteaux manquants. Il lui incombe justement de remplacer les écriteaux qui manquent ou de les faire remplacer le plus tôt possible. Il est enfin tenu de fournir certains rapports.

Selon moi, un cours de formation de chauffeur devrait durer une journée. Bon nombre d'institutions offrent déjà des cours; leur durée varie d'un établissement à un autre et aussi en fonction du contenu.

De par la nature même de ses fonctions, la personne qui manutentionne des marchandises dangereuses devrait déjà posséder un bon bagage de connaissances en matière de sécurité et d'hygiène professionnelles. Elle doit être en mesure d'éviter le danger et savoir quoi faire en cas de déversement.

Malheureusement on ne peut généraliser; cela varie avec les fonctions. Ainsi, l'expéditeur du point A peut assumer des fonctions très différentes de l'expéditeur du point B. Le premier peut avoir à préparer tous les documents tandis que cette tâche n'incombe pas au second, qui peut se limiter à charger un véhicule ou un conteneur.

Pour faire le tour du règlement il faudrait un cours de deux ou trois semaines; et, à mon avis, seuls les inspecteurs ont à en connaître tous les aspects.

Le sénateur Bielish: Où se donne cette formation? Au travail ou est-elle partagée entre le lieu de travail et une institution d'enseignement?

M. Monteith: Ce serait probablement une combinaison des deux. En effet, une bonne part de la formation peut être don-

[*Text*]

son does not need to be a trained person to work with dangerous goods; rather, the requirement is that he or she be under the supervision of a trained person. While under supervision, an individual can learn a great deal by way of on-the-job training. One of the most efficient ways to train people is through on-the-job training, with the individual working under the direction of a person already trained in the handling of dangerous goods.

Many of the larger companies offer a specific number of hours by way of on-course training, frequently followed by on-the-job training, with the individual working under the direction of a fully trained supervisor.

Mr. Ellison: The Canadian Trucking Association earlier this year developed, with our assistance, a training program, and that industry, in turn, trained something in the order of 40 industry trainers. That particular course was four days in duration. Those trainers, in turn, given suitable audio-visual material and written material, have been providing training courses to employees in the trucking industry, and that has been going on since March of this year.

Those training courses range anywhere from four hours to two days.

In addition to the Canadian Trucking Association's own efforts in this regard, there are a large number of —more than ten and less than one hundred — a large number of consulting firms offering training services in this area. Some industry groups have got together and hired a consultant to carry out the training for them. Some large companies have hired consultants come in and provide training programs.

The degree of training effort has been very high, the reason being that the industry is concerned about meeting the requirements of the regulations and doing things safely.

The mere word "dangerous" in the phrase "dangerous goods" tends to evoke concern on the part of handlers and shippers. We have seen any number of individual solutions to the requirement to ensure that employees know what they are doing in handling these goods.

Senator Bielish: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: When the Canadian Chiefs of Police appeared before the Committee, I put the following question to Deputy Chief Flanagan — and we were speaking of Section 19 of the Transportation of Dangerous Goods Act:

> I am surprised that this wording is not contained in the regulations. I would like to know from the witness whether this is within the scope of the activities of his group. If the police officer sees a truck travelling on the highway with a placard indicating that it is transporting some type of dangerous goods, is he to check to see that the shipping documents correspond with the goods that are being shipped?

And the answer of Mr. Flanagan was:

> The answer to that question would be yes, the police would no doubt stop the person.

And then Mr. Flanagan stated, further, as follows:

[*Traduction*]

née au travail. Une personne n'a pas besoin d'être qualifiée pour travailler avec les marchandises dangereuses; il lui suffit d'être sous la surveillance d'une personne qualifiée. Ainsi suivi, un employé peut apprendre beaucoup sur le tas. L'on sait que c'est l'une des meilleures méthodes de formation.

Beaucoup de compagnies importantes offrent des formations par cours et sur le tas, l'apprenti étant toujours sous la surveillance d'une personne qualifiée.

M. Ellison: Plus tôt cette année, l'Association canadienne du camionnage a mis au point, avec notre concours, un programme de formation dont ont déjà profité quelque 40 instructeurs. Ce cours dure quatre jours. Les instructeurs formés, munis du matériel didactique approprié, audio-visuel et écrit, ont transmis leurs connaissances à des travailleurs du transport routier; et le cycle se poursuit depuis mars 1985.

La durée de ces cours va de quatre heures à deux jours.

Outre l'association canadienne du camionnage, de nombreuses firmes d'experts—plus de 10 mais moins de 100—offrent des services de formation dans ce domaine. Des groupements industriels se sont réunis pour embaucher un expert; de grandes compagnies ont engagé des experts pour donner sur le lieu de travail des cours de formation.

Les efforts déployés pour la formation sont importants et cela se comprend: les entreprises désirent se conformer le plus tôt possible aux exigences du règlement.

L'évocation du danger dans les mots «marchandises dangereuses» préoccupe beaucoup les manutentionnaires et les expéditeurs. Nous avons eu de nombreux exemples d'initiative, de la part des compagnies qui veulent s'assurer que leurs employés savent ce qu'ils font.

Le sénateur Bielish: Merci, M. le président.

Le président: Lorsque les représentants de l'Association canadienne des chefs de police sont venus devant le comité, j'ai posé la question suivante au Chef adjoint Flanagan, au sujet de l'article 19 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses:

> —Je suis surpris de ne pas voir le même libellé dans le règlement. Le témoin peut-il me dire si cela entre dans les fonctions de son groupe. Un agent de police qui voit un camion circulant avec un écriteau dénotant des marchandises dangereuses va-t-il vérifier les documents d'expédition pour s'assurer qu'ils correspondent au contenu du camion?

Voici ce que M. Flanagan a répondu:

> —Je dirais que oui; l'agent arrêtera sans doute le camion pour effectuer cette vérification.

Il a poursuivi:

[*Text*]

I would think that the police would have to be trained to some degree. If there are obvious breaches of the regulations, depending on what they may be, the police may have some role, yes, especially if they are unable to have other people come to the scene.

This would involve an after-the-fact intervention by the police. Are the provinces providing some training for its police officers in this respect?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, there are two mechanisms by which police forces have received training. Before getting into those, I should note that the police forces have been involved in accidents involving dangerous goods for many years prior to the regulations coming into effect. As a consequence, there was an element of training in respect of dangerous goods in a police officer's overall training.

We have been providing training for Municipal Emergency Response Officers, including police officers and fire officers, through a joint program that we have with Emergency Planning Canada, operated at Arnprior, Ontario.

I believe that some 400 people go through that program in the course of a year, a program that consists of a four and one-half day course in the handling of dangerous goods. Several of the provinces are involved in similar programs through their respective emergency measures organizations.

The Police College at Aylmer, Ontario and the Police College in Charlottetown, P.E.I. have both been providing this type of training. As well, the Québec Provincial Police and RCMP are also involved in programs in the handling of dangerous goods. In fact, the dangerous goods program has facilitated the training of these police officers inasmuch as that now, instead of just having a truck that may be on fire, they may have a truck which is on fire and which is placarded and documented. The drivers of the vehicles are now more aware of what it is that they are carrying, assuming that they were not so aware prior to the regulations coming into effect. As a result of these new requirements, the emergency response side is being improved.

The Chairman: Under Section 25 of the Act, the Minister of Transport is authorized to enter into agreements with the provinces for the implementation of the Transportation of Dangerous Goods Act and the regulations made thereunder and as well agreements with respect to the administration and enforcement of the Act and the regulations or any provision thereof in the provinces.

At what stage are the negotiations in this respect at this time? Has progress been made?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman. The agreements with two of the provinces are very near finalization at the officials' level. Insofar as the agreements between the provinces of Ontario and Alberta and the federal government are concerned, it is expected that the officials will very shortly present the draft agreements to their respective Ministers, at which point the ministers can then consider whether or not the agreements reflect what they desire to achieve. As you know, the Act provides that the Governor-in-Council then approve such agreements on the part of the federal government, with the lieuten-

[*Traduction*]

—Il faudrait que l'agent ait quand même reçu une certaine formation. S'il constate des infractions évidentes, il pourra peut-être faire quelque chose, en attendant l'arrivée de personnes plus compétentes.

Cela suppose donc une intervention après coup de la police. Les provinces fournissent-elles à leurs policiers une formation dans ce domaine?

M. Ellison: M. le président, les policiers peuvent recevoir une formation en vertu de deux mécanismes. Mais avant d'y arriver, je tiens à souligner que les policiers font face à des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses depuis de nombreuses années; cela remonte bien avant la proclamation du règlement. On peut donc dire que les policiers connaissent un peu les marchandises dangereuses, de par leur formation générale.

Nous donnons une formation aux agents municipaux d'intervention d'urgence, dont les policiers et les pompiers, grâce à un programme mixte de Transports Canada et de Planification d'urgence Canada, è Arnprior, en Ontario.

Chaque année, quelques 400 personnes suivent ce cours de quatre jours et demi, qui porte sur la manutention des marchandises dangereuses. Plusieurs provinces sont munies de programmes semblables, dans le cadre de leurs organisations d'urgence.

Les écoles de police d'Aylmer, en Ontario, et de Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, offrent ce genre de cours. La Sureté du Québec et la GRC sont également dotés de programmes relatifs à la manutention des marchandises dangereuses. En fait, ces initiatives ont fait que maintenant, plutôt que de se trouver impuissant face à un camion en flammes, le policier sait de quel produit il s'agit et dispose d'informations sur les caractéristiques du contenu. De même, les conducteurs sont plus conscients de ce qu'ils transportent, en supposant qu'ils ne le savaient pas très bien avant la venue du règlement. Il s'ensuit des interventions d'urgence plus efficaces.

Le président: Aux termes de l'article 23 de la loi, le ministre des Transports peut conclure avec le gouvernement d'une province un accord portant sur la mise en œuvre de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de ses règlements ainsi que sur l'application de cette loi et de ces règlements et sur le contrôle de cette application.

Où en sont les négociations à cet égard? A-t-on fait des progrès?

M. Ellison: Oui, M. le président. Les hauts fonctionnaires ont presque mis la touche finale à des accords avec deux provinces. Pour ce qui est de l'Ontario et de l'Alberta, l'on s'attend à ce que les fonctionnaires présentent très bientôt les projets d'ententes à leur ministre; il incombera alors à ces derniers de prendre une décision sur la teneur des documents. Comme vous le savez sans doute, en vertu de la loi, il revient au gouverneur en conseil d'approuver les accords, au nom du gouvernement fédéral, tâche qui incombe aux lieutenants-gouverneurs, dans la plupart des provinces.

[*Text*]

ant governor having final approval insofar as most of the provinces are concerned.

So, we are close to finalizing agreement with two of the provinces. Those agreements are expect to then form the model for the agreements with the other provinces.

The Chairman: Are you depending solely on the co-operation of the provinces insofar as the application and enforcement of the regulations is concerned, or will you have your own inspectors on the road

Mr. Ellison: The agreement which has been reached among the ministers is that the federal government will defer to the provincial legislation adopting the federal regulations, with that provincial legislation then imposed on all highway transport. The enforcement of the Transportation of Dangerous Goods regulations in respect of vehicles moving on the highway will therefore be the responsibility of the provinces, utilizing provincial legislation which is identical to the federal legislation.

In this way we not only do not interfere in an area of very high provincial interest but we take advantage of the fact that the provinces already have in place a very comprehensive highway enforcement bureaucracy, a bureaucracy which is quite capable of taking on this additional responsibility.

The Chairman: You have said that the provinces of Ontario and Alberta have already taken steps toward finalizing a federal-provincial agreement in this respect. Have the other provinces undertaken to proceed with similar programs?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman. I do not have the precise dates on which the various provinces will put the regulatory programs into effect, other than to say that the Province of Ontario brought the regulations into effect on July 1, 1985, as did the federal government. All provinces have agreed that by February 1, 1986, the regulations will be in place.

The provinces of Manitoba and British Columbia followed the lead of the Ontario and federal governments by bringing the regulations into effect in July of this year. The Province of Nova Scotia brought the regulations in on November 1, 1985, and I believe the Province of Newfoundland put them into force slightly earlier than that. The Province of Prince Edward Island put the regulations into effect in September of 1985.

It is safe to say that between July 1, 1985 and February 1, 1986, all of the provincial regulatory programs will be implemented.

The Chairman: Have any provinces thus far enacted the necessary legislation to make the federal legislations enforceable by the police forces in their respective jurisdictions?

Mr. Ellison: All of the provinces have legislation by which they can adopt and implement the regulations. Not all of them, however, have as yet adopted the regulations. Mr. Moore, the responsible minister in Alberta, announced in late October that in that province the regulations would come into effect on February l next.

So, we are in a position where there are some provinces that have not yet in fact put the regulations into place but which have indicated that they will do so by February l next. By February 1, 1986, every province will be involved in this program

[*Traduction*]

Donc, nous sommes très près de conclure un accord avec deux provinces. Nous espérons que ces documents serviront de modèle pour les ententes à venir.

Le président: En ce qui concerne l'application du règlement et le contrôle, comptez-vous uniquement sur la collaboration des provinces? Entendez-vous nommer des inspecteurs?

M. Ellison: Il a été entendu avec les ministres que le gouvernement fédéral attendra que le règlement soit adopté en vertu d'une loi provinciale, laquelle sera ensuite appliquée sur les routes. Par conséquent, ce seront les provinces qui verront à l'application du règlement sur le transport des marchandises dangereuses sur les routes, en vertu d'une mesure identique à la loi fédérale.

Ainsi, non seulement nous ne nous immisçons pas dans une chasse gardée provinciale mais en plus nous profitons d'une machine bien rodée de l'administration des routes, qui pourra facilement assumer cette nouvelle responsabilité.

Le président: Vous avez dit que l'Ontario et l'Alberta sont sur le point de conclure un accord avec le gouvernement fédéral, à ce propos. Les autres provinces ont-elles emboîté le pas?

M. Ellison: Oui, M. le président. Je ne peux malheureusement pas vous dire exactement quand ces provinces mettront les nouvelles mesures en vigueur; mais je sais que l'Ontario l'a fait le 1er juillet 1985, en même temps que le gouvernement fédéral. Toutes les provinces ont convenu de donner effet au règlement au plus tard le 1er février 1986.

Le Manitoba et la Colombie-Britannique ont suivi l'Ontario et le gouvernement fédéral en mettant le règlement en activité en juillet dernier. La Nouvelle-Écosse l'a fait le 1er novembre 1985, et je pense que Terre-Neuve l'avait devancée de peu. Quant à l'Île-du-Prince-Édouard, c'est en septembre 1985 qu'elle a posé le geste.

Il est raisonnable de croire qu'en février 1986, toutes les provinces seront dotées de leur programme réglementaire.

Le président: Est-ce que les provinces ont adopté des lois qui permettront à leurs forces policières de faire respecter les mesures fédérales?

M. Ellison: Toutes les provinces sont munies de lois en vertu desquelles elles peuvent adopter et appliquer le règlement. Cependant, toutes n'ont pas fait leur ce règlement. M. Moore, ministre responsable en Alberta, a annoncé fin octobre que le règlement entrerait en vigueur le 1er février 1986, dans cette province.

Certaines provinces n'ont pas encore mis le règlement en vigueur, mais se sont engagées à le faire d'ici au 1er février prochain. Donc, à cette date, toutes les administrations provinciales seront munies du règlement en vigueur.

[*Text*]

The Chairman: Does the fact that the regulations have been in effect since July 1 last with no provincial enforcement legislation cause you any concern? Do you not think that that situation will lead to a laissez-faire attitude on the part of the carriers, leading to non-compliance with the legislation? Do you not see that as a danger in this situation?

Mr. Ellison: There is that possibility, Mr. Chairman. The federal legislation does of course apply to the extra provincial trucking industry, which comprises a very large number of concerns and, of course, the majority of the trucking effort, and that is the case regardless of whether or not the province has put into effect the regulations.

The local carriers — carriers which may not have been subject to these regulations — have, nevertheless, been accepting cargo from manufacturers and shippers of dangerous goods. The manufacturers and shippers do not draw a distinction between a local carrier and an extraprovincial carrier. As a result, we have had situations where a trucking company was refused to be given cargo on the ground that its employees were not trained, and that was the case notwithstanding that the regulations did not apply to that company. As a result, notwithstanding that there was no regulatory requirement to do so, that type of intra-provincial trucking company did begin to comply.

There may have been some attitude toward laissez-faire, but now we are finding that there is an imperative on the part of the carriers to comply given the civil liability issues and their need to demonstrate to their insurers that they are in fact in compliance with the regulations. All of those things are providing stimuli towards compliance.

This program seems to have a very high natural potential for compliance, compared to other highway transport regulatory programs in respect of which there may be the potential not to comply because of the cost involved in compliance. In this case, it seems that there would be a profit in compliance and not non-compliance.

The Chairman: Are you receiving from the Province of Québec the same type of cooperation that you are receiving from the other provinces in respect of the application and enforcement of these regulations?

Mr. Ellison: The Government of the Province of Québec, in the person of the Minister of Transport for that province, announced that the regulations would not be implemented until February 1, 1986, thus giving the trucking industry in that province sufficient time to familiarize itself with the regulations and as well to ensure that the inspection mechanisms were in place.

Notwithstanding that, our Montreal office has had an extremely high degree of involvement with the police forces in the Province of Québec in respect of the handling and transport of dangerous goods.

We are experiencing an extremely high level of cooperation with all of the provinces, including the Province of Québec.

The Chairman: On June 25 last, when you appeared before this Committee, you stated that the Provinces of Alberta and

[*Traduction*]

Le président: Le fait que le règlement soit en vigueur depuis le 1er juillet dernier mais que les provinces n'aient pas adopté de loi en vue de son application vous inquiète-t-il? Ne croyez-vous pas qu'avec cette situation va s'installer un climat de négligence chez les transporteurs, qui risque de les inciter à ne pas se conformer aux exigences? N'y voyez-vous pas un danger?

M. Ellison: Cela est possible, en effet. La loi fédérale s'applique bien entendu au transport interprovincial, qui regroupe le plus grand nombre de camions et représente la majeure partie du trafic. Cet état de choses suscite de nombreuses inquiétudes. Et cela vaut même si les provinces en question n'ont pas adopté le règlement.

Les transporteurs locaux—qui n'ont peut-être pas été assujettis aux exigences du règlement—ont quand même accepté des marchandises dangereuses de fabricants et d'expéditeurs. Il faut noter que ces derniers ne font pas la différence entre un transporteurs local et un véhicule interprovincial. Aussi s'est-il présenté des cas où une entreprise s'est vu refuser une cargaison sous prétexte que ses employés n'avaient pas reçu de formation spéciale et ce même si le règlement ne s'appliquait pas à ce transporteur. Par conséquent, même en l'absence d'exigence réglementaire les touchant, certaines entreprises provinciales ont commencé à respecter les règles.

Il y a peut-être eu un peu de laisser-aller, au début, mais aujourd'hui nous constatons un désir réel, de la part des transporteurs, de se conformer aux exigences, eu égard au questions de responsabilité civile et de la nécessité de prouver aux assureurs qu'ils respectent le règlement. Tout cela crée une atmosphère propice à la conformité.

Ce programme semble attirer le respect des exigences, lorsqu'on le compare à d'autres dispositions routières que l'on essaie de contourner, à cause des coûts. Curieusement, dans ce cas-ci, il semble que l'économie soit du côté du respect et non de la transgression.

Le président: Avec la province de Québec, jouissez-vous de la même collaboration qu'ailleurs, pour l'application de ce règlement?

M. Ellison: Le gouvernement du Québec, par son ministre des Transports, a fait savoir qu'il n'appliquerait pas le règlement avant le 1er février 1986, afin de donner le temps aux entreprises de camionnage de se familiariser avec les nouvelles dispositions et de mettre en place lui-même les mécanismes d'inspection nécessaires.

Par ailleurs, notre bureau de Montréal a travaillé en très étroite collaboration avec les corps de police du Québec, en matière de manutention et de transport des marchandises dangereuses.

Toutes les provinces, y compris le Québec, se montrent très coopératives.

Le président: Le 25 juin dernier, lorsque vous vous êtes présenté devant ce comité, vous avez indiqué que le Québec et

[*Text*]

Québec were of the opinion that two sections of the Transportation of Dangerous Goods Act were unconstitutional.

Can you tell us which sections of the Act are, in the opinion of those two provinces, unconstitutional?

Mr. Ellison: The primary section of the Act which has been of concern to the Alberta Attorney General and the Québec Ministry of Justice is subsection 32(2), which provides that the Federal Act could be proclaimed, with the agreement of the provinces, in respect of modes of transport other than those set out in subsection 32(1), and subsection 32(1) has reference to the modes of transport referred to under the National Transportation Act.

The basis for the argument by Alberta, subsequently adopted by the Province of Québec, is that the Federal Act is based upon transportation jurisdiction on the basis that it deals with handling, offering for transport and transporting of dangerous goods.

If it is based on the transportation jurisdiction, then the federal and provincial powers to regulate transportation are mutually exclusive, and therefore subsection 32(2) would be *ultra vires*. They have suggested that subsection 32(2) and other references which include subsection 25(1), which deals with the interim agreements, could also be unconstitutional.

The federal government and the Attorneys General of a number of the other provinces, notably the Province of Ontario, would agree with Alberta and Québec if the Act were based on the transportation jurisdiction. It is their contention that the Act is not based on the transportation jurisdiction but on the residual powers of the federal government; that is to say, the peace, order and good government powers of the federal government.

Under this constitutional scheme, the federal Act would be concurrent with the provincial power to regulate the transportation of dangerous goods in a vehicle, which is not based on provincial transport powers but on the provincial highway use administrative law.

If that is the case, then the two statutes could live side by side. We would then only have to agree which act would be applied in which circumstances.

That, in very brief summary, is the nature of the Alberta and Québec argument and of the alternative argument advanced by the federal government and eight of the ten provinces and both territories.

The Chairman: Would it not have been possible to simply amend the Canada Motor Vehicle Act pursuant to which the federal government transferred its jurisdiction in respect of the international transportation of goods by land to the provinces? Would that not have met the argument of those provinces that are saying that some sections of the Transportation of Dangerous Goods Act are unconstitutional?

Has any thought been given to that possibility?

Mr. Ellison: The factors in the minds of those negotiating the arrangement — that is, the ministers of transport in place in 1978 and 1979 — was that, without the federal government providing the legislative focus for this activity, the opportunity

[*Traduction*]

l'Alberta croyaient inconstitutionnels deux articles de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

De quels articles s'agit-il?

M. Ellison: Le Procureur général de l'Alberta et le ministre de la Justice du Québec se sont arrêtés à l'article 32, paragraphe (2), qui prévoit que la loi fédérale peut être proclamée valide, avec l'accord des provinces, pour des modes de transport autres que ceux énumérés au paragraphe (1), lequel mentionne les modes de transport détaillés dans la Loi nationale sur les transports.

Selon l'Alberta, argument qui sera repris par le Québec, la loi fédérale se fonde sur une compétence justifiée par le fait qu'il s'agit de manutention, de demande de transport et de transport de marchandises dangereuses.

Si la loi est fondée sur la compétence fédérale en matière de transport, les pouvoirs provinciaux et fédéraux en matière de réglementation du transport s'excluent les uns les autres, ce qui rend le paragraphe (2) de l'article 32 invalide. Selon ces deux provinces, le paragraphe 32(2) et d'autres passages, notamment le paragraphe 25(1), qui traite des ententes temporaires, pourraient aussi être inconstitutionnels.

Le gouvernement fédéral et les Procureurs généraux d'autres provinces, dont l'Ontario, seraient d'accord avec le Québec et l'Alberta si la loi était fondée sur la compétence en matière de transport. Or, selon ces instances, la loi est fondée sur les pouvoirs résiduels du gouvernement fédéral, c'est-à-dire ses attributions à l'égard de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement.

De ce point de vue, la loi fédérale vient appuyer le pouvoir des provinces de réglementer le transport des marchandises dangereuses dans les véhicules, lequel n'est pas fondé sur les compétences de la province en matière de transport mais bien sur le droit d'utilisation des routes provinciales.

Si c'est le cas, les deux lois peuvent coexister. Il suffirait de déterminer un ordre d'application selon les circonstances.

Voilà, très brièvement, ce qu'avancent le Québec et l'Alberta, et ce que réfutent le gouvernement fédéral et huit provinces.

Le président: N'aurait-il pas été plus simple de modifier la Loi sur le transport par véhicule automobile de façon que le gouvernement fédéral transmette aux provinces ses pouvoirs en matière de transport routier international? De cette façon, le Québec et l'Alberta n'auraient-ils pas été satisfaits?

A-t-on au moins pensé à cela?

M. Ellison: Les négociateurs de l'arrangement—c'est-à-dire les ministres des Transports de 1978 et 1979—pensaient que, si le gouvernement fédéral ne donnait pas le ton, du point de vue législatif, il serait impossible de faire l'uniformité nationale

[*Text*]

of achieving national uniformity in the regulation of how dangerous goods are transported, and to achieve compatibility between the modes of transport, these objectives would not have been achieved.

As you are aware, there has been a great deal of variation as between the manner in which the provinces have utilized the federal powers under the Motor Vehicle Transport Act. That was very much in the minds of the Canadian Trucking Association. They did not wish to suffer the economic burden of yet another area of varying provincial regulations. For this reason, the constitutional basis of peace, order and good government and highway use has a very distinct advantage. It means that so long as the provincial highway use regulations reflect the federal dangerous goods regulations, the provincial regulations can be enforced by the provinces without any jeopardy, and it also means that the federal government does not have to worry about an on-highway inspection program.

Under this scheme, the provinces retain primary visibility in highway transport; the trucking industry gets national uniformity; and the federal government can assure its objectives of national uniformity and intermodal uniformity, as well as ensuring reciprocity with the United States.

So, it would seem that the scheme that has been used offers many advantages.

The Chairman: Senator Turner, please.

Senator Turner: The railways have a safety car that makes a circuit from time to time. When we had the officials of the railways before us, they spoke to this matter of employee training, giving us the time involved, and so forth.

I am wondering whether you have talked to any railway crews about the length of time involved in their training in respect of the transportation of dangerous goods regulations?

If you have not yet done so, I suggest that you do, because there is quite a discrepancy between what the officials say and what the employees say in that regard. I have talked to many brakemen, engineers, and yardmen about this.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I have not talked to the railway employees about this, though I am aware of the difference in views as to the amount of time spent on training and as well the difference in views as to the amount of time that should be spent on training. However, I have no comment in this regard because I have not been directly involved in that sector.

Senator Turner: I suggest that you talk to the crews operating the trains. They will tell you how much time they spend on that training. It is not too long.

The Chairman: It would appear that there are no further questions.

On behalf of the Committee, I want to thank you both for your assistance. Your testimony before the Committee, both on this occasion and previously, will be of assistance

to us in the drafting of our report.

The Committee adjourned.

[*Traduction*]

dans la réglementation du transport des marchandises dangereuses et d'assurer la comptabilité intermodale.

Vous savez sans doute que les provinces ont utilisé très différemment les pouvoirs qui leur ont été conférés par la Loi sur le transport par véhicule automobile. Et les membres de l'Association canadienne du camionnage s'en souviennent très bien; ils ne veulent pas connaître une autre ère de coûteuse réglementation aléatoire. D'où les avantages certains de la justification par les attributions en matière de paix, d'ordre et de bon gouvernement ainsi que de l'utilisation des routes. Ainsi, tant que les règlements provinciaux relatifs à l'utilisation des routes seront compatibles avec les règlements fédéraux en matière de marchandises dangereuses, les règlements provinciaux pourront être appliqués sans risque par les provinces, d'une part, et le gouvernement fédéral n'aura pas à crainde la mise sur pied d'un programme d'inspection routière, d'autre part.

De cette façon, les provinces conservent leur rôle de premier plan, pour ce qui est du transport routier; l'industrie du camionnage bénéficie de l'uniformité nationale; et le gouvernement fédéral atteint ses objectifs d'uniformité nationale et intermodale et garantit la réciprocité avec les États-Unis.

On voit que cette optique offre de nombreux avantages.

Le président: Oui, sénateur Turner.

Le sénateur Turner: Les compagnies de chemins de fer ont des voitures de sécurité qui font régulièrement le circuit. Lorsque les représentants de ces compagnies se sont présentés devant nous, ils nous ont parlé de formation des employés, du temps requis, etc.

Avez-vous déjà demandé à des travailleurs des chemins de fer combien de temps leur employeur avait consacré à leur formation, en matière de marchandises dangereuses?

Si vous ne l'avez pas fait, je vous le conseille fortement; vous constaterez une différence apréciable entre ce que déclarent les patrons et ce que disent les employés. J'ai eu l'occasion de parler à de nombreux gardes-freins, techniciens et hommes d'équipe.

M. Ellison: Non, monsieur le président, je n'ai pas parlé aux employés de chemins de fer; mais je connais les écarts entre le temps annoncé et le temps réellement passé en formation, ainsi que les divergences d'opinion quant au temps que l'on devrait consacrer à la formation. Je n'ai toutefois aucune observation à faire, n'ayant pas été directement engagé dans ce domaine.

Le sénateur Turner: Je vous suggère de parler avec les employés des convois; ils vous diront combien de temps ils ont passé en formation—pas trop longtemps.

Le président: Il semble que plus personne n'a de question à poser.

Au nom du comité, je tiens à vous remercier messieurs, pour votre collaboration. Vos témoignages nous seront certainement utiles, pour la rédaction de notre rapport.

La réunion est terminée.

Transport and Communications

Transports et des Communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. T. D. Ellison, Director General, Transport Dangerous Goods;

Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements.

De Transports Canada:

M. T. D. Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses;

M. John Monteith, directeur, Exigences réglementaires.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, February 4, 1986

Issue No. 13

Eleventh proceedings on:

The subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985

SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des Communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 4 février 1986

Fascicule nº 13

Onzième fascicule concernant:

La teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985

SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, February 14, 1985:

"With leave of the Senate, the Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*):

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto;

That the Committee have power to adjourn from place to place within Canada for the purpose of this examination; and

That the Committee be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be required for the above-mentioned purpose.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 14 février 1985:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner la teneur du Règlement sur le transport de marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada pour les besoins de son étude; et

Que le Comité soit autorisé à retenir les services du personnel technique, de bureau et autre dont il peut avoir besoin pour les fins susmentionnées.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 4, 1986
(20)

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 8:10 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Bielish, Fairbairn, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*), MacDonald (*Halifax*) and Turner. (6)

In Attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated February 14, 1985, resumed consideration of the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-47, dated January 17, 1985, and any matter relating thereto.

The Honourable Senator Fairbairn move,—

That the meeting be held *in camera.*

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Committee began consideration of the Sixth Report.

It was agreed,—

That the draft report on the Transportation of Dangerous Goods Regulations, as amended, be adopted as the Committee's Sixth Report AND THAT in accordance with Rule 78(1) it be tabled in the Senate.

At 11:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 FÉVRIER 1986
(20)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 20 h 10, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Fairbairn, Langlois, Macdonald (*Cap-Breton*), MacDonald (*Halifax*) et Turner. (6)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Me Jacques Rousseau, avocat.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 14 février 1985, poursuit son étude sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant.

L'honorable sénateur Fairbairn propose,

Que la réunion se tienne à huis clos.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité entreprend l'étude du sixième rapport.

Il est convenu,—

Que le projet de rapport du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses tel qu'amendé soit adopté comme sixième rapport du Comité et que, conformément à l'article 78(1) du Règlement, il soit déposé au Sénat.

A 21 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
Denis Bouffard
Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, February 19, 1986

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* made by Order in Council P.C. 1985-147, dated January 17, 1985, or any matter relating thereto, has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, February 14, 1985, proceeded with that study and now presents the final report.

Respectfully submitted.

Le président

Léopold Langlois

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 19 février 1986

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déférée la teneur du *Règlement sur le Transport des marchandises dangereuses* pris par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985 ou toute autre question s'y rattachant, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 14 février 1985, effectué cette étude et présente maintenant le rapport final.

Respectueusement soumis,

SENATE OF CANADA

First Session, Thirty-third Parliament, 1984-85-86

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS

Sixth Report
Standing Senate Committee on
Transport and Communications

February 1986

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS
REPORT

1. Your Committee, to which was referred the subject-matter of the Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, dated 17 January 1985, or any matter relating thereto, has in obedience to the Order of Reference of Thursday, 14 February 1985 proceeded with that study and now presents the following report:

2. Your Committee has held 10 public meetings and has heard evidence from the Minister of Transport, officials from the federal Department of Transport and the Department of Highways and Transportation of the province of Saskatchewan, fire and police services, the industry and a lawyer specializing in environmental law (see Appendix for the complete list of witnesses). It has also received many briefs, including letters from the Government of Alberta, the Government of Manitoba, the Government of the Northwest Territories and the Government of Prince Edward Island and the Government of Quebec. Your Committee acknowledges that by their submissions, those groups helped its members to prepare this report as well as the interim report tabled on 27 June 1985.

3. It will be remembered that the Transportation of Dangerous Goods Regulations(1) (the Regulations) were made pursuant to the Transportation of Dangerous Goods Act(2) (the Act). After the Act came into force on 1 November 1980, many drafts of proposed regulations were prepared and your Committee undertook, in 1980, the study of one of these. At that time your Committee held 15 meetings and heard evidence from the following witnesses: from the Department of Transport: Mr. Jean Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination; Mr. T. Duncan Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods; Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transportation of Dangerous

---

(1) SOR/85-77, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 393; amended by SOR/85-314, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 1750, SOR/85-585, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 2938, SOR/85-609, Canada Gazette, 1985, Part II, p. 2982.

(2) S.C. 1980-81-82-83, c. 36; amended by S.C. 1980-81-82-83, c. 165, s. 43, S.C. 1983-84, c. 40, s. 73 and item 24.

Goods; Miss Diana Wiwczaruk, Senior Adviser Commodity and International Coordinator, Miss Marjorie Stailkovich, Chief Standards Evaluation and Statistics Analysis; from the private sector: The CSL Group Inc., the Canadian Trucking Association; the Air Transport Association of Canada, and the Canadian Manufacturers' Association. It decided to suspend these meetings and in its interim report of June 23, 1985, stated in part:

> "Your Committee has examined draft number 4, dated October 10th, 1980, of regulations proposed to be made pursuant to the Act. The evidence shows, among other things, that said draft number 4 is now undergoing revision which may not be completed before September of this year, if then. Your Committee is of the view that it cannot make a report of substance until it has been able to examine the proposed regulations in their final form."

4. The Regulations were published in their existing form in the Canada Gazette, Part II on 6 February 1985; since then, three sets of amendments have been adopted and proposed amendments dealing with polychlorinated biphenyls (PCBs) were published in the Canada Gazette, Part I on 12 October 1985.

5. Your Committee resumed its consideration of the subject-matter on 26 March 1985. It tabled an interim report on 27 June 1985. It is now ready to submit its final report.

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS: THE BACKGROUND

6. The Act and the Regulations are designed to implement throughout Canada a single set of rules governing the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods. In order to achieve such a result, the federal Parliament resorted to its broad power to make law for the "peace, order and good government of Canada" instead of framing a statute based on its narrower power to legislate on transportation. According to Canadian constitutional law, transportation comes within federal or provincial jurisdiction depending on whether it is extraprovincial or intraprovincial. However, as to its implementation, the Act provides for different mechanisms, taking into account the traditional distinction between transportation modes federally and

provincially regulated. As of 1 July 1985, transportation modes which come under federal jurisdiction are bound to comply with the Act and the Regulations.

7. With regard to any other transportation modes, mainly intraprovincial trucking, section 25(1)(a) of the Act provides that the Minister of Transport may, with the approval of the Governor in Council, enter into an agreement with the provincial government for the implementation of the Act and the Regulations. Section 32(2) empowers the Governor in Council, where such an agreement is reached, to proclaim the coming into force of the Act and the Regulations in the province. Finally, section 32(4) permits the federal government to act unilaterally in case no agreement can be achieved:

> "32.(4) Where the Minister is satisfied that, despite reasonable efforts over a period of twelve months after the commencement of negotiations or such longer period as the Minister considers reasonable, an agreement pursuant to paragraph 25(1)(a) has not been entered into with a province, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, by proclamation, make any provision authorized under subsection (2) as if an appropriate agreement has been entered into."

8. So far, the federal government has not proclaimed the coming into force of the Act and the Regulations in any province. Instead, some provinces have adopted legislation designed to implement the same rules as are contained in the Regulations and which will apply to intraprovincial transportation. The position of the federal Department of Transport is that provincial legislation is not the result of an exercise of provincial legislative authority over intraprovincial transportation, but is rather based on the power of the provinces to regulate the use of highways.

9. It must be noted that the constitutional pattern described above for dealing with dangerous goods is not unanimously agreed to by the provinces. Alberta and Quebec do not adhere to the "peace, order, and good government and highway use scheme" developed for regulating the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods. They maintain that these are matters of transportation law and, in this regard, question the constitutional validity of sections 25(1)(a) and

32(2) of the Act(1) However, these two provinces have, notwithstanding their constitutional position, collaborated with the federal government.(2) As the Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport, said when he appeared before your Committee, "it is not that the Province of Alberta is adamantly refusing to go along. It is prepared to go along and work out an interim arrangement, if necessary, pending the resolution of this dispute."(3)

10. In fact, what is happening, as we have already mentioned, is that the provinces are adopting their own legislation on the transportation of dangerous goods and are enacting regulations that have the effect of requiring intraprovincial transportation modes to comply with the rules the federal government has provided in the Regulations. Ontario, for instance, has done this through the Dangerous Goods Transportation Act, 1981(4) and the regulation made thereunder.(5) So far, not every province has acted in order to regulate this subject-matter. In British Columbia, Manitoba and Ontario, intraprovincial modes of transport have had to comply since 1 July 1985. Nova Scotia implemented its regulations on 1 November 1985. Newfoundland has also already brought its regulations into force. In the other jurisdictions, including Alberta and Quebec, the date of implementation was 1 February 1986. As to the Territories, the Regulations were implemented in the Northwest Territories on 1 February 1986 and the Yukon plans to have them implemented on 1 April 1986.

---

(1) Canada. Senate. Standing Senate Committee on Transport and Communications, Proceedings, 25 June 1985, p. 9:18 and 9:22; ibid., 3 December 1985, p. 12:20 (testimony of Mr. Duncan Ellison, General Director, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada).

(2) Ibid., 3 December 1985, p. 12:19.

(3) Ibid., 26 March 1985, p. 1:20.

(4) S.O. 1982, c. 69.

(5) O. Reg. 363/85.

ENFORCEMENT

11. Negotiations with regard to the enforcement of the Regulations applying to the road mode are not yet completed, but your Committee is informed that some progress has been made and an agreement between the provinces of Ontario and Alberta and the federal government "are very near finalization at the officials' level";(1) they will then be submitted to the federal and provincial cabinets for approval. The ultimate goal is to have an agreement where enforcement will be the responsibility of the provinces insofar as road transportation, both intraprovincial and extraprovincial, is concerned. Such an agreement will, among other things, "take advantage of the fact that the provinces already have a very comprehensive highway enforcement bureaucracy [...] quite capable of taking on this additional responsibility."(2) Your Committee is encouraged to learn that negotiations on this subject seem to be making progress. In its interim report, it recommended that the problem of enforcement personnel be given a very high priority. In the opinion of your Committee, there is no doubt this recommendation is still valid.

THE FEDERAL LEGISLATION

12. The Act, it will be recalled, received Royal Assent on 17 July 1980 and came into force on 1 November 1980. The Act itself does not provide for technical matters such as safety marks, standards and requirements to be complied with in the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods. It contains certain features of importance with regard to compliance, such as penalties, powers of inspectors, exemption permits and permits for equivalent safety levels. It also authorizes the Minister or a person designated by him, where he

---

(1) Canada. Senate. Standing Senate Committee on Transportation and Communications, Proceedings, 3 December 1985, p. 12:17 (testimony of Mr. Ellison).

(2) Ibid., p. 12:18.

considers it to be necessary for the protection of public safety, property or the environment, in cases not provided for by the Act, to issue directives to persons handling, offering for transport or transporting dangerous goods to cease such activity or to carry it out in the manner directed.

13. The Act establishes strict liability offences, i.e. that upon proof that the rules regarding safety marks, standards and requirements were not complied with, a person is guilty unless he establishes that he took all reasonable measures to comply with the Act and the Regulations.(1) Where a person is found guilty of such an offence, he is liable, on summary conviction, to a fine of up to $50,000 for a first offence, and up to $100,000 for each subsequent offence; and in the case of a conviction on indictment, he is liable to imprisonment for a term not exceeding two years.(2) Noteworthy is section 11 of the Act which provides that any officer, director or agent of a corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of an offence is a party to and guilty of the offence, whether or not the corporation has been prosecuted or convicted.

14. Since the Act, as we remarked earlier, does not set down the rules to be complied with when a person handles, offers for transport or transports dangerous goods, wide regulation-making powers are delegated to the Governor in Council. Under section 21 of the Act, the government is empowered, for instance, to prescribe safety marks, safety requirements and safety standards of general or particular application; it is also authorized to prescribe circumstances in which the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods is prohibited, and to specify dangerous goods that shall not be handled, offered for transport or transported in any circumstances. Also noteworthy is the power of the government to make regulations exempting such activities from the application of the Act or the Regulations.

---

(1) See sections 4, 5 and 8 of the Act.

(2) See section 6(1) of the Act.

15. The Regulations enacted pursuant to section 21 are intended, as explained by the Minister to the Committee, to constitute a comprehensive code on the subject, although this has as yet to be achieved:

> "Existing air, marine and rail modal regulations will be overtaken by the Transportation of Dangerous Goods Regulations to the extent that the latter regulations supersede the former. Subjects that 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."(1)

One instance of the transportation of dangerous goods being regulated by another statute is the transportation of such goods in bulk by ships. This is still governed by the Canada Shipping Act(2) and the regulations made thereunder.

16. The Regulations contain 13 parts. Part I provides for definitions. Part II deals with the scope of their application. Part III is directed at the classification of dangerous goods. Part IV specifies documents that must accompany the handling, offering for transport and transportation of dangerous goods. Part V provides for safety marks, Part VI for safety standards, Part VII and Part VIII for safety requirements. Part IX deals with safety requirements for the training of persons and reporting. Part X relates to directions which the Minister may issue where the Act and the Regulations do not otherwise provide requirements as to how certain goods are to be handled, offered for transport or transported. Part XI is concerned with permits for equivalent safety level and for exemption. Part XII requires non-residents of Canada to appoint a Canadian agent in order to entertain activities coming within the purview of the Regulations and Part XIII describes the qualifications and functions of inspectors. It should be remembered that at the present time, Parts VI, VII and VIII

---

(1) Canada. Senate. Standing Senate Committee on Transportation and Communications, Proceedings, 26 March 1985, p. 1:13.

(2) R.S.C. 1970, s. S-19, as amended.

are "skeletal parts",(1) and that Part XIV, which should deal with the issuance of tickets for certain offences, has yet to be published.(2) Other regulatory requirements are prescribed in schedules II and III.

17. The scope of application of the Regulations is very wide: apart from an exemption specifically provided for in Part II, any handling, offering for transport and transportation of dangerous goods by any means of transport, whether or not for hire or reward, has to be done in accordance with the Regulations. Regional differences and low concentration of the dangerous goods being transported are among the reasons for making such exemptions.

18. The reach of the Regulations may be seen by the fact that section 2.3(e) expressly exempts "the handling, offering for transport or transporting by any means of transport [...] of a prosthetic device attached to or implanted in an individual". Consumer commodities bought at a retail store and that are not explosives, flammable gases in a cylinder with a water capacity greater than 45 litres, poisonous and corrosive gases or radioactive materials are also excluded under section 2.21(1) (as amended), which states that:

> "these Regulations do not apply to the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods by road between a retail outlet and the residence of the purchaser or the place of consumption if the dangerous goods are not sent through the postal system and
>
> (a) are contained in a packaging or small container designed to contain them; or
>
> (b) constitute an ammonium nitrate fertilizer solution that contains not more than 60% ammonium nitrate and does not meet the description of item 208 set out in List II of Schedule II."

Consumer commodities bought for individual use are thus an example where some dangerous goods transported in low concentration are, subject to certain conditions, excluded from the purview of the Regulations.

---

(1) Canada. Senate. Standing Senate Committee on Transportation and Communications, Proceedings, 2 April 1985, p. 2:14 (testimony of Mr. John Monteith, Director, Regulatory Requirements, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada).

(2) Ibid., p. 2:22.

INDUSTRY REACTION TO THE IMPLEMENTATION OF THE REGULATIONS

19. The implementation of the Regulations does not have the same implications throughout the industry. It must be remembered that prior to 1 July 1985, only the rail, air and water (at least at the international level) modes were extensively regulated in this regard.(1) For the road mode, the Regulations represent something new, with experience limited to the regulated carrying of explosive and radioactive materials, and bulk carrying by tankers to the United States.(2) Consequently, people involved in the trucking industry had to learn the regulatory requirements from scratch, with "a different capability of training between the very large companies that can put their own management people into training courses and then do further training in-house and the smaller people who have to come and take the general courses offered by the associations."(3) Thus, the capability of the industry to adjust as a consequence of the implementation of the Regulations varies not only depending on the different modes, but also depending on the size of each organization, the smaller having fewer resources to devote to this task.

20. Carriers are not the only industry people affected by the implementation of the Regulations: consignors, defined as persons "who offer a consignment for transport", now have to comply with the legal duties the Regulations put on them, and face, where they do not, the possibility of being prosecuted. Previously, if a consignor, say a manufacturer, did not comply, for instance, with the Canadian Transport Commission's regulations in respect of the safe transportation of

---

(1) Mr. J.P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance, C.P. Rail, said, for instance: "The railway industry has been involved in the regulation of dangerous goods, marshalling requirements and placarding for years. This is not new to us. We are used to being regulated in the field of dangerous goods"; ibid., 14 May 1985, p. 4:11.

(2) Ibid., 30 April 1985, p. 3:23 (testimony of Mr. Louis-Paul Tardif, Assistant Director, Canadian Trucking Association).

(3) Ibid., p. 3:25 (testimony of Mr. A.K. Maclaren, Executive Director, Canadian Trucking Association).

products by rail, the Commission would simply have issued an order to railway companies that they were not to pick up goods from him.(1) Thus, as was rightly stated to your Committee, the Regulations are more pervasive and cover more people.(2)

21. It is clear from the representatives of the industry appearing before your Committee that nobody opposes the Regulations as a matter of principle. Even the representatives of the Canadian Manufacturers' Association, arguably the group most critical of the reasonableness and workability of the Regulations, acknowledged the need for this type of regulatory scheme.(3) The extent to which the Regulations will enhance public safety has perhaps been better expressed by the Executive Director of the Canadian Trucking Association, whose statement reflecting what the Committee heard is worth being quoted at length:

> "I would point out again that the Transportation of Dangerous Goods Regulations will improve safety in the sense of upgrading packaging standards and containment standards. It will also create an identification system, but that identification system will help minimize danger by requiring perhaps separation of goods or that you cannot carry certain very dangerous substances in the same vehicle as other dangerous substances. The major benefit of this is to identify a situation that arises after a train has gone off the tracks or after a truck has had an accident. It will not stop a railway track from splitting at Petawawa. It will not stop a truck from skidding on ice or a motorist cutting off a truck or a truck driver who has not had enough rest. It will not stop that kind of accident at all.... It should allow serious hazards to be handled in a safer manner."(4)

---

(1) Ibid., p. 3:42 (testimony of Mr. T. Huxley, Legal Counsel, Canadian Manufacturers' Association).

(2) Ibid.; see also the testimony of Mr. Louis-Paul Tardif, p. 3:25, as to the increase in the number of products regulated as a consequence of the implementation of the Regulations.

(3) Ibid., p. 3:38 (testimony of Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group, Canadian Manufacturers' Association).

(4) Ibid., p. 3:12 (testimony of Mr. A.K. MacLaren).

22. Thus, it is fair to say that the necessity of the Regulations is acknowledged by the representatives of the industry your Committee heard, and, it must be added, by the other witnesses. This is not to say that the witnesses who testified before your Committee had no concerns in relation to these regulatory requirements.

CONCERNS EXPRESSED BEFORE THE COMMITTEE

23. A variety of concerns was drawn to the attention of your Committee. Representations made by witnesses were largely directed at whether or not the Regulations should, as planned, come into force on 1 July 1985. In its interim report dated 27 June 1985, your Committee, for the reasons stated therein, took the position that they should. This is in fact what happened.

24. The Canadian Manufacturers' Association provided your Committee with a list of concerns and proposed that the Regulations be submitted to a cost-benefit analysis before their coming into force.(1) It also proposed that working groups be set up to examine the Regulations, having in mind "to maintain, as much as possible, the basic form of the present regulations with emphasis on deletion of those regulatory requirements found to be unnecessary."(2)

25. The proposal of that organization, in your Committee's opinion, suggests a complete review of the policy behind the Regulations. Your Committee is not ready to endorse such a proposal.

26. Your Committee was also told by a lawyer who specializes in environmental law "that the most basic problem with the regulations is that they are virtually incomprehensible."(3) This point of view is probably shared by other interested people and acknowledged by the

---

(1) Ibid., Appendix "TC-3-A".

(2) Ibid., Appendix "TC-3-B".

(3) Ibid., 26 November 1985, p. 11:6 (testimony of Mr. David Estrin, Barrister and Solicitor, Canadian Bar Association, Ontario Branch, Environmental Law Section).

Department of Transport, at least with regard to certain provisions, since the explanatory note accompanying one set of 96 amendments to the Regulations stated that those amendments were adopted, among other things, to "clarify the Regulations at the request of Canadian industry."(1)

27. It is certain that because of their complexity, the contents of the Regulations need to be explained to those who are required to comply with them. Here again, a distinction may be drawn between large organizations which have the necessary expertise to cope with the complexity of the Regulations, and small organizations which do not. So far, the Department of Transport has addressed this problem to some extent. Various pamphlets have been distributed to the industry, but the reach of the Regulations, as seen earlier, goes far beyond the industry. Consumers also have to comply and many persons are unlikely to learn about this subject-matter from the Regulations themselves. Having this in mind, your Committee recommends:

That comprehensive information programmes be developed by the Department of Transport to make the contents of the Regulations known to people outside the industry.

28. The Regulations are contained in a lengthy document of 521 pages. They have been amended, and proposed amendments have been published for comments. It has already been mentioned, in this report, that Parts VI, VII and VIII are, at this moment, skeletal parts, and that Part XIV has yet to be added. All these amendments, needless to say, have the effect of making it more difficult to consult the Regulations. Your Committee is of the opinion that they should be available in a consolidated form so that all the regulatory requirements are contained in a single document. Such a service is already offered by the private sector, but in English only. Some other federal regulations are available through the Department of Supply and Services in a consolidated form in

(1) See Canada Gazette, 1985, Part II, p. 3026.

both official languages and are known as "office consolidations". Thus, your Committee recommends:

That an office consolidation of the Regulations be prepared by the Department of Transport and made available to the public as soon as possible.

29. Other concerns were more specific and related to one provision or another of the Regulations as published in February 1985. It has to be remembered, however, that when they came into force on 1 July 1985, two sets of amendments were also implemented. Some problems your Committee heard about have already been dealt with and are part of the amendments adopted so far.

30. One major problem generally pointed out was that, with the coming into force of the Regulations, the American and Canadian regulatory requirements would differ, and consequently the flow of traffic between the two countries could be impeded. In order to avoid such a situation, the Regulations have been amended so as to preserve the status quo, which means that the American rules continued to be acknowledged by Canada until 31 October 1985. Meanwhile, the U.S. Department of Transport entered into a process leading to the modification of its own regulations on the subject-matter. The purpose of this revision of the U.S. regulations was to bring them in line with the international standards used in most countries, including Canada as of 1 July 1985. The new U.S. regulatory requirements are now effective and the rules in force in both countries are compatible.(1)

31. There were also representations made by the Air Transport Association of Canada that it would create "tremendous problems" if this industry were not allowed, as the Regulations then provided for, to follow in domestic shipments the standards set out by the International Civil Aviation Organization (ICAO), an arm of the United Nations Organization. Here again, the Regulations have been amended so that ICAO standards can now legally be used in Canada, both for domestic and international shipments.

---

(1) U.S. amendments relevant to trans-border shipments are reproduced in: Canada. Department of Transport. Transportation of Dangerous Goods Directorate, Dangerous Goods, Special Bulletin, October 1985.

32. Not every concern of the industry resulting from the implementation of the Regulations and pointed out to the Committee were of such magnitude. For instance, the Canadian Trucking Association mentioned that section 4.23(a), which required that a truck driver carry with him the documentation accompanying the shipments, would not be practical for a pick up driver who has to make several stops: the amount of documentation he would have to carry could be substantial. As a result of the amendments, those documents can now be left at certain prescribed locations in the cab.

33. Thus, some problems identified by witnesses have already been addressed. There is, however, another concern to which your Committee wants to draw attention.

34. When the Dominion Marine Association (DMA) appeared before your Committee, it explained that its major concern is related to problems arising from intermodal transportation of dangerous goods. Some members of DMA offer water transportation services(1) to truckers and railway companies. While those members do not transport dangerous goods, their clients do. DMA submitted that the Regulations should be amended so that truck operators and railway companies using water transportation services be under a legal duty to disclose ahead of time to the master of the ship the content of their cargoes. Such disclosure, your Committee was told, would be helpful when deciding where to position trucks and railway cars carrying dangerous goods so that there should be the least possible harm in the event of an accident.

35. It is to be noted that there are cases, although they are not related to the specific point now being dealt with, where advance notice of the arrival of shipments containing dangerous goods is required to be given. Section 7.12 (as amended) of the Regulations is an illustration of this. It reads in part as follows:

> "Except where a consignment is transported within Canada to or from a harbour by a Ro-Ro, the consignor, or his agent, of a consignment that is transported to a

(1) In the Regulations, the term used to designate those services refers to a class of ship, the "Ro-Ro".

> harbour in Canada shall provide the harbour administration with the information contained in the shipping document at least 24 hours before the consignment arrives at the harbour, unless otherwise directed by the harbour administration."

Thus, it is already recognized that in certain circumstances, advance notice is a useful safety requirement.

36. As the Regulations now stand, the only provision dealing with the communication of information between the master of the ship and truck drivers or railway companies using water transportation services is contained in section 4.23(c) which reads as follows:

> " 4.23 The person in charge of the transportation of dangerous goods shall ensure that, during the period the goods are in his charge and are being transported from the consignor to the consignee, a copy of the shipping document referred to in section 4.4 or the manifest referred to in section 4.15, as the case may be, and any additional documents required by these Regulations for the transporting of the dangerous goods accompanies each consignment of the dangerous goods at all times and are placed as follows:
> [...]
> (c) where the dangerous goods are on board a ship that is manned, one copy in the custody or control of the master, except where the ship is a Ro-Ro and the dangerous goods are in or on a road vehicle that is accompanied by a driver who has the permission of the master to retain possession of the copy"

DMA representatives do not think this is sufficient.

37. Your Committee is of the opinion that requiring truck drivers and railway companies using water transportation services to give advance notice as to the dangerous goods contained in their cargoes would enhance public safety. The evidence your Committee gathered in this regard does not disclose any conclusive reason why such a requirement should not be implemented. Thus, your Committee recommends:

> **That the Regulations be amended to require truck operators and railway companies to give to the master of the ship advance notice of the contents of their cargoes where they intend to use water transport service in the routing of a shipment containing dangerous goods.**

38. In the course of its inquiry into the transportation of dangerous goods, your Committee has directed its attention to topics related to the aftermath of an accident involving dangerous goods. It appears that important issues still need to be resolved in this regard.

CONCERNS OF THE COMMITTEE AS TO THE FINANCIAL AFTERMATH OF AN ACCIDENT

39. There is no doubt that the Regulations are an important step in terms of accident prevention and response to dangerous occurrences. Testimonies to this effect abound in the Proceedings of your Committee. Unfortunately, it is likely that notwithstanding the Regulations now governing activities involving dangerous goods, accidents will still occur in the future.

40. Your Committee devoted a great deal of attention to two specific areas of concern in relation to the financial aftermath of an accident. The first aspect is related to the financial responsibility of those who handle, offer for transport or transport dangerous goods. The second aspect has to do with the relationship between the financial responsibility provision of the Act and the limitation of liability sections under the Canada Shipping Act.

A. Financial Responsibility

41. It is common sense that persons handling, offering for transport, or transporting dangerous goods must be able to meet liabilities arising from accidents occurring during the course of their activities. In many cases there is no danger that claims will lead to a dead-end because those who are legally liable will have large assets or sufficient third-party liability insurance. This may not be true, however, in every case. Transportation undertakings may vary in size. Road transportation, for instance, varies from enterprises with only one vehicle to giant corporations.

42. It will be recalled that financial responsibility is a matter which Parliament addressed when it adopted the Act. Section 19(1) reads:

> "The Minister may require any person who engages or proposes to engage in handling, offering for transport or transporting dangerous goods or any class thereof to provide evidence of financial responsibility in the form of insurance or an indemnity bond satisfactory to the Minister or in any other form satisfactory to him."

In the United States, for instance, the federal legislation requires that all highway vehicles transporting dangerous goods carry third-party liability insurance. The minimum level of coverage is $5 million for motor carriers who transport what is called extremely hazardous materials such as poison, liquefied or compressed gases in bulk, and $1 million for motor carriers transporting all other hazardous materials.(1)

43. While it is beyond question that people involved in activities related to dangerous goods should be insured or otherwise financially responsible up to a certain amount of money, the evidence your Committee gathered in this regard is clearly to the effect that the insurance industry is not ready to provide third-party insurance over $1 million.(2) This amount will obviously be insufficient in many cases. Moreover, the insurance industry is not very keen to provide coverage for pollution situations and has developed exclusion provisions in this regard.

44. Taking into account the fact that insurance over $1 million would likely not be available at this moment on the market, your Committee recommends:

---

(1) B.M. Marten, "Regulation of the Transportation of Hazardous Materials: A Critique and a Proposal", Harvard Environmental Law Review, 1981, Vol. 5, p. 351.

(2) Canada. Senate. Standing Senate Committee on Transport and Communications, Proceedings. 26 November 1985, pp. 11:25-11:40 (testimony of Mrs. Hélène Gagné, Legal Counsel, Insurance Bureau of Canada, Mr. W.B. Voutt, Chairman of Liability Committee and Chief Executive Officer of Hartford Insurance Group, and Mr. R. McCormick, Chairman of Automobile Committee and Chief Executive Officer of Chateau Insurance Company.

That evidence of financial responsibility up to $1 million be required from persons who engage or propose to engage in handling, offering for transport or transporting dangerous goods, in the form of insurance or any other form satisfactory to the Minister of Transport.

45. It is convenient, at this point, to remark on the fact that neither the Act nor the Regulations require that persons engaged in activities within their purview keep proof of their financial responsibility and show it to enforcement personnel on request. Since your Committee recommends that such proof be required from persons involved in such activities, your Committee recommends:

That persons engaged in handling, offering for transport or transporting dangerous goods be required to keep with them evidence of their financial responsibility and to show it to enforcement personnel on request.

46. Requiring persons engaged in handling, offering for transport or transporting dangerous goods to carry evidence of financial responsibility up to $1 million should be considered as a temporary solution. It is obvious that a more satisfactory answer to the issue of financial responsibility must be worked out. Your Committee is aware that, for instance, consultation between the Department of Transport and the Insurance Bureau of Canada has been taking place. Your Committee emphasizes that more substantial financial coverage must be made available. It also emphasizes that the issue of pollution coverage must be addressed. It is encouraged to learn that the Department of Transport has undertaken consultations with regard to financial responsibility, and hopes that this will lead to proper solutions in the near future.

B. Limitation of Liability under the Canada Shipping Act

47. When it directed its attention to the issue of financial responsibility, your Committee opened the discussion on the relationship between section 19(1) of the Transportation of Dangerous Goods Act and the limitation of liability sections under the Canada Shipping Act.

48. Under the Canada Shipping Act, the owner of a ship is entitled to limit his liability for damages occurring without his actual or fault privity:

> "(a) where any loss of life or personal injury is caused to any person on board that ship;
>
> (b) where any damage or loss is caused to any goods, merchandise or other things whatever on board that ship;
>
> (c) where any loss of life or personal injury is caused to any person not on board that ship through
>
> (i) the act or omission of any person, whether on board the ship or not, in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers, or
>
> (ii) any other act or omission of any person on board that ship; or
>
> (d) where any loss or damage is caused to any property, other than property described in paragraph (b), or any rights are infringed through
>
> (i) the act or omission of any person, whether on board that ship or not, in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers, or
>
> (ii) any other act or omission of any person on board that ship"(1)

It is to be noted that this limitation of liability is based on one gold franc for each ton of registered tonnage of the ship and, consequently, for owners of small coastal vessels and ferries could be very minimal. For instance, according to the latest rates available, the limits on the liability in the case of death and personal injury, with or without property damage, would be $307.49 for each ton; in the case of property damage only, this amount would be reduced to $99.10 for each ton.

49. The same limitation applies to the master of the ship and the members of the crew where any of the above mentioned events occur, whether with or without their actual fault or privity.(2)

---

(1) Section 647(2).

(2) Section 649(1).

50. Thus, where, under ordinary law, evidence that an act or omission of an employee has caused damage would give a right to claim full compensation against his employer (here the owner of the ship) to whom the tort would be imputed, the Canada Shipping Act allows the owner to demonstrate that the damage occurred without his actual fault or privity.

51. Your Committee paid particular attention to the point whether the Canada Shipping Act would be in conflict with the powers given to the Minister in section 19(1) of the Transportation of Dangerous Goods Act. Your Committee, having considered this particular point, reach the conclusion that there is no such conflict. The Canada Shipping Act deals with the conditions under which the liability of a shipowner is to be determined, whereas section 19(1) of the Transportation of Dangerous Goods Act, if acted upon, would ensure that, at least up to a certain amount, carriers have the financial means to meet their liabilities. However, it is to be remembered that in case of shipowners, their liability is limited to one gold franc for each ton of registered tonnage. In such a case, insurance or any other form of financial responsibility would not be of any assistance. This poses a very serious problem.

GENERAL CONCLUSION

52. The development of the regulatory scheme contained in the Regulations has proven to be a lengthy process. Although it took a long time to come up with the present version of the Regulations, they still need to be completed and improved. They do not yet cover all dangerous goods being handled, offered for transport and transported. Some of their parts are described as skeletal parts, and another part is still being prepared. Amendments have been enacted for the purpose of clarifying some of their provisions. A satisfactory solution with regard to financial responsibility of the persons involved in the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods has yet to be worked out.

53. The Regulations are complex and it is obvious that not every person who has legal duties as a consequence of their enactment is in a position to learn about those duties in the Regulations themselves. They must therefore be explained via information programmes.

54. Furthermore, agreements with the provinces with regard to enforcement personnel have yet to be finalized. Your Committee encourages the Department of Transport to consider the advisability of having recourse to means of enforcement which would utilize provincial and/or municipal resources rather than to establish another level of federal bureaucracy.

55. In view of all this, it is obvious that certain widely publicized accidents prompted the enactment of the Regulations despite the fact that important points have still to be dealt with. Your Committee does not question the wisdom of the decision to enact and implement the Regulations. In fact, in its interim report, your Committee did not recommend that their coming into force be postponed. The fact that the Regulations are in force must now prompt the solving of the problems on which your Committee reported.

APPENDIX

From Transport Canada:

Mr. T.D. Ellison, General Director, Transport Dangerous Goods;
Mr. P. Monteith, Director Regulatory Requirements.

From Department of Highways and Transportation (Saskatchewan):

Mr. Jack Sutherland, Deputy Minister;
Mr. Terry Bloome, Transport Dangerous Goods Coordinator.

From Canadian Trucking Association:

Mr. A.K. Maclaren, Executive Director;
Mr. Louis-Paul Tardif, Assistant Executive Director;
Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group.

From Te Canadian Manufacturers' Association:
Mr. G.L. Thibault, President;
Mr. T. Huxley, Legal Counsel;
Mr. Gordon Lloyd, Director of Legislation and Technical Group

From Air Transport Association of Canada:

Mr. G.E. Lindsay, Vice-President, Government Affairs.

From C.P. Rail:

Mr. J.P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance;
Mr. E. Gemmell, Manager Dangerous Commodities.

From Canadian National:

Mr. Gerry Rath, System Coordinator, Commodity;
Mr. D.L. Fletcher, Vice-President, Operations.

From Dominion Marine Association:

Mr. T. Normand Hall, President;
Capt. P.L. Bender, Manager, Marine Regulations.

From Canadian Association of Fire Chief:

Mr. B. Bonser, Past President, Toronto, Fire Chief;
Mr. W. Beattie, Calgary Fire Chief;
Mr. P. Clark, Past President, St-John, Fire Chief.

From Shipping Federation of Canada:

Mr. Francis Nicol, Manager;
Mr. Peter Davidson, Legal Counsel;
Mr. Michael Boyne, General Traffic Manager.

From Canadian Chiefs of Police:

Sergeant-major J.T. McCabe, O.P.P., Provincial Coordinator for handling of Dangerous Goods, C.A.C.P.;
Deputy Chief Thomas G. Flanagan S.C., Ottawa Police Force, and Chairman of Law Amendments Committee, C.A.C.P.;
Sergeant Fred Lemieux, Peel Regional Police Force, Chemical Expert in charge of explosive disposals and chemical response.

Mr. David Estrin, Barrister & Solicitor.

From Insurance Bureau of Canada:

Mrs. Hélène Gagné, Legal Counsel;
Mr. W. B. Voutt, Chairman of Lialibility Committee, and Chief Executive Officer of Hartford Insurance Group;
Mr. R. McCormick, Chairman of Automobile Committee, and Chief Executive Officer of Chateau Insurance Company.

SÉNAT DU CANADA

Première session de la trente-troisième législature, 1984-1985-1986

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Sixième rapport
Comité sénatorial permanent des transports et des communications

février 1986

RAPPORT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Le Comité, auquel a été déférée la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses établi par le décret C.P. 1985-147 du 17 janvier 1985, ou toute autre question s'y rattachant a, conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 14 février 1985, effectué cette étude et présente maintenant le rapport suivant:

2. Le Comité a tenu 10 audiences publiques et entendu les dépositions du ministre des Transports, de fonctionnaires du ministère fédéral des Transports et du Department of Highways and Transportation de la Saskatchewan, de représentants de services de police et d'incendie et de l'industrie et d'un avocat spécialisé en droit environnemental (la liste complète des témoins se trouve à l'Appendice). Le Comité a aussi reçu nombre de mémoires, notamment des lettres des gouvernements de l'Alberta, du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest, de l'Ile-du-Prince-Édouard et du Québec. Le Comité reconnaît que le concours de ces groupes a aidé ses membres dans la préparation du présent rapport et du rapport intérimaire déposé le 27 juin 1985.

3. On se souviendra que le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses(1) (le Règlement) a été établi en application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses(2) (la Loi). Après l'entrée en vigueur de la Loi le 1er novembre 1980, nombre de projets de règlements proposés ont été préparés et le Comité a entrepris, en 1980, l'étude de l'un d'entre eux. A cette époque, le Comité a tenu 15 séances et a entendu les dépositions des témoins suivants du ministère des Transports: M. Jean Charron, sous-ministre adjoint à la coordination; M. T. Duncan Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses; M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses; Mlle Diana Wiwczaruk, conseiller principal en matières dangereuses et

---

(1) DORS/85-77, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 393; modifié par DORS/85-314, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 1750, DORS/85-585, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 2938, DORS/85-609, Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 2982.

(2) S.C. 1980-81-82-83, chap. 36; modifiée par S.C. 1980-81-82-83, ch 165, art. 43, S.C. 1983-84, chap. 40, art. 73 et numéro 24.

coordonnatrice internationale; Mlle Marjorie Stailkovich, chef, Évaluation des normes et analyse des statistiques, et du secteur privé; le Groupe CSL Inc.; l'Association canadienne du camionnage; la Air Transport Association of Canada et l'Association des manufacturiers canadiens. Le Comité a ensuite décidé de suspendre ces séances et, dans son rapport intérimaire du 23 juin 1981, a notamment déclaré:

> "Le Comité a examiné le 4e projet, daté du 10 octobre 1980, des règlements proposés en application de cette loi. Il appert, entre autres choses, que ce document n° 4 fait présentement l'objet d'une révision qui ne sera pas terminée avant septembre prochain, au plus tôt. Le Comité estime donc qu'il ne peut faire un rapport détaillé avant d'avoir pu examiner les règlements proposés dans leur version finale."

4. Le Règlement a été publié dans sa version actuelle dans la Gazette du Canada, Partie II, le 6 février 1985. Depuis, trois séries de modifications ont été adoptées et des propositions de modifications se rapportant aux biphényles polychlorés (BPC) ont été publiées dans la Gazette du Canada, Partie I, le 12 octobre 1985.

5. Le Comité a repris ses travaux le 26 mars 1985. Il a déposé un rapport intérimaire le 27 juin 1985 et est maintenant prêt à présenter son rapport final.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES: LA SITUATION

6. La Loi et le Règlement ont pour but de mettre en oeuvre, partout au Canada, un seul ensemble de règles régissant la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses. Pour arriver à cette fin, le Parlement du Canada a eu recours à son vaste pouvoir de légiférer pour le maintien "de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement du Canada", au lieu de formuler une loi à partir de son pouvoir plus limité de législation sur les transports. Selon le droit constitutionnel canadien, les transports sont de juridiction provinciale ou fédérale suivant qu'ils sont intraprovinciaux ou extraprovinciaux.

Cependant, pour ce qui est de son application, la Loi prévoit différents mécanismes qui tiennent compte de la distinction traditionnelle entre les modes de transport régis par les gouvernements provinciaux et fédéral. Depuis le 1er juillet 1985, les modes de transport de juridiction fédérale doivent se conformer à la Loi et au Règlement.

7. Pour ce qui est des autres modes de transport, surtout le camionnage intraprovincial, l'article 25(1)a) de la Loi prévoit que le ministre des Transports, avec l'approbation du gouverneur en conseil, peut conclure avec le gouvernement d'une province un accord portant sur la mise en oeuvre de la Loi et du Règlement. Dans le cas d'un tel accord, l'article 32(2) autorise le gouverneur en conseil à procéder, par proclamation, à la mise en vigueur de la Loi et du Règlement dans toute province concernée. Enfin, l'article 32(4) autorise le gouvernement fédéral à agir unilatéralement en cas d'absence d'accord:

> "32(4) Au cas où le Ministre constate, à l'issue de douze mois de négociations ou de tout autre délai qu'il juge convenable, le non-aboutissement, malgré des tentatives sérieuses, des efforts déployés pour conclure avec une province l'accord prévu à l'alinéa 25(1)a), le gouverneur en conseil peut par proclamation, sur la recommandation du Ministre, prendre à l'égard de la province les mesures et les modalités d'entrée en vigueur autorisées, en cas d'accord, par le paragraphe (2)."

8. Jusqu'à maintenant, le gouvernement fédéral n'a procédé à la mise en vigueur par proclamation de la Loi et du Règlement dans aucune province. Ce sont plutôt certaines provinces qui ont adopté des lois destinées à appliquer au transport intraprovincial des règles identiques à celles du Règlement. Selon le ministère des Transports fédéral, la législation provinciale ne serait pas le résultat de l'exercice du pouvoir législatif des provinces en matière de transport intraprovincial; elle serait plutôt fondée sur leur pouvoir de réglementer l'utilisation des voies publiques.

9. Il faut noter que ce ne sont pas toutes les provinces qui acceptent la voie constitutionnelle mentionnée ci-dessus. L'Alberta et le Québec ne reconnaissent pas la voie fondée sur "la paix, l'ordre et le bon gouvernement, ainsi que la bonne utilisation des voies publiques"

invoqué pour réglementer la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses. Les deux provinces soutiennent que ces matières ressortissent au droit des transports et, sous ce rapport, contestent la constitutionnalité de l'article 25(1)a) et de l'article 32(2) de la Loi.(1) Cependant, en dépit de leurs objections d'ordre constitutionnel, ces deux provinces ont collaboré avec le gouvernement fédéral.(2) Comme l'a dit l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, quand il a témoigné devant le Comité, "ce n'est pas que l'Alberta refuse catégoriquement de donner son accord. Elle est prête à conclure une entente provisoire, au besoin, en attendant que ce conflit soit réglé."(3)

10. En fait, comme nous l'avons déjà dit, les provinces adoptent leurs propres lois sur le transport des marchandises dangereuses et décrètent des règlements qui soumettent le transport intraprovincial aux règles établies par le gouvernement fédéral dans le Règlement. C'est ce que l'Ontario a fait, par exemple, dans le Dangerous Goods Transportation Act, 1981(4) et dans son règlement d'application.(5) En Colombie-Britannique, au Manitoba et en Ontario, le transport intraprovincial doit se conformer aux règles depuis le 1er juillet 1985. La Nouvelle-Écosse a mis son règlement en vigueur le 1er novembre 1985. Terre-Neuve aussi l'a déjà fait. Ailleurs, en Alberta et au Québec notamment, la date d'entrée en vigueur de la réglementation était le 1er février 1986. Pour ce qui est des Territoires, le Règlement est entré en vigueur dans les Territoires du Nord-Ouest le 1er février 1986, et le Yukon prévoit faire de même le 1er avril 1986.

---

(1) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 25 juin 1985, p. 9:18 et 9:22; ibid., 3 décembre 1985, p. 12:20 (témoignage de M. Duncan Ellison, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports).

(2) Ibid., 3 décembre 1985, p. 12:19.

(3) Ibid., 26 mars 1985, p. 1:20.

(4) S.O. 1982, chap. 69.

(5) Règl. de l'Ont. 363/85.

LA MISE EN APPLICATION

11. Les négociations portant sur le personnel chargé de l'application du Règlement au transport routier ne sont pas terminées, mais on a informé le Comité que des progrès avaient été accomplis et que "les fonctionnaires ont presque mis la touche finale à des accords"(1) entre l'Ontario et l'Alberta et le gouvernement fédéral. Ces accords seront ensuite soumis aux cabinets fédéral et provinciaux pour qu'ils les sanctionnent. L'objectif final est la conclusion d'un accord en vertu duquel l'application de la loi incomberait aux provinces pour ce qui est du transport routier intraprovincial et extraprovincial. Un tel accord permettra notamment de "profit[er] d'une machine bien rodée de l'administration des routes, qui pourra facilement assumer cette nouvelle responsabilité".(2) Le Comité se réjouit d'apprendre que les négociations à cette fin semblent progresser. Dans son rapport intérimaire, il a recommandé que l'on donne la priorité au problème du personnel chargé de l'application de la loi. Selon le Comité, il ne fait aucun doute que cette recommandation reste valable.

LA LÉGISLATION FÉDÉRALE

12. La Loi, on s'en souviendra, a été sanctionnée le 17 juillet 1980 et est entrée en vigueur le 1er novembre 1980. La Loi elle-même ne prévoit pas de détails techniques comme les indications de danger et les normes et règles se rapportant à la manutention, à la demande de transport et au transport de marchandises dangereuses. Elle contient des renseignements importants quant à son observation, comme les pénalités, les pouvoirs des inspecteurs, les permis de dérogation et les permis de niveau équivalent de sécurité. La Loi permet au Ministre ou à la personne qu'il désigne, dans les cas non prévus par la Loi et quand il l'estime nécessaire pour la protection de la sécurité publique, des biens ou de l'environnement, d'ordonner à des personnes qui se livrent à des opérations de manutention ou de transport de marchandises

(1) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent sur le transport et les communications, Délibérations, 3 décembre 1985, p. 12:17 (témoignage de M. Ellison).

(2) Ibid., p. 12:18.

dangereuses, ou qui demandent ce transport, soit de cesser ces opérations, soit de les mener de la façon requise.

13. La Loi prévoit la responsabilité objective de celui qui contrevient à ses dispositions; autrement dit, s'il est prouvé que le contrevenant a enfreint les dispositions portant sur les indications de danger, les normes ou les règles, celui-ci est coupable, sauf s'il établit qu'il a pris toutes les précautions raisonnables pour assurer l'observation de la Loi et du Règlement.(1) Quiconque est reconnu coupable d'une telle infraction est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de 50 000 $ pour la première infraction et de 100 000 $ par récidive; en cas de déclaration de culpabilité par voie de mise en accusation, le contrevenant est passible d'une peine d'emprisonnement maximale de deux ans.(2) Il convient de noter que l'article 11 de la Loi prévoit que les dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société qui ont ordonné ou autorisé la perpétration d'une infraction, ou qui y ont consenti ou participé, sont parties à l'infraction et coupables de celle-ci, que la société ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable.

14. Puisque la Loi, comme nous l'avons déjà fait remarquer, n'établit pas de règles à suivre quant à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses, de vastes pouvoirs de réglementation sont délégués au gouverneur en conseil. Aux termes de l'article 21 de la Loi, le gouvernement peut, par exemple, déterminer les indications de danger et les règles et normes de sécurité d'application générale ou particulière. Il est aussi autorisé à préciser les circonstances dans lesquelles la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses sont interdits, ainsi que les marchandises dangereuses pour lesquelles ces activités sont interdites. Il convient aussi de noter que le gouvernement a le pouvoir de prendre des règlements qui excluent de telles activités de l'application de la Loi ou du Règlement.

---

(1) Voir les articles 4, 5 et 8 de la Loi.

(2) Voir l'article 6(1) de la Loi.

15. Le Règlement pris en application de l'article 21, comme l'a expliqué le Ministre au Comité, vise à constituer un code complet sur le sujet, même si la consolidation reste à faire:

> "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."(1)

Un exemple de transport de marchandises dangereuses régi par une autre loi est celui du transport en vrac de ces marchandises par navire. Celui-ci est toujours régi par la Loi sur la marine marchande du Canada(2) et ses règlements.

16. Le Règlement comprend 13 parties. La partie I donne les définitions. La partie II précise le domaine d'application. La partie III porte sur la classification des marchandises dangereuses. La partie IV détermine les documents nécessaires à la manutention, à la demande de transport et au transport des marchandises dangereuses. La partie V porte sur les indications de danger, la partie VI sur les normes de sécurité et les parties VII et VIII sur les règles de sécurité. La partie IX traite des règles de sécurité régissant la formation des personnes et l'établissement de rapports. La partie X porte sur les ordres que peut émettre le Ministre dans les cas où la Loi ou le Règlement ne précisent pas les règles à suivre quant à la manutention, à la demande de transport et au transport de certaines marchandises. La partie XI traite des permis de niveau équivalent de sécurité et des permis de dérogation. La partie XII exige des personnes qui ne résident pas au Canada qu'elles nomment un mandataire afin de pouvoir se livrer aux activités régies par le Règlement. La partie XIII définit les compétences et les fonctions des inspecteurs. On doit se rappeler qu'à l'heure actuelle, les parties VI, VII et VIII

---

(1) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 26 mars 1985, p. 1:13.

(2) S.R.C. 1970, chap. S-19, modifié.

"ne sont pas très volumineuses",(1) et que la partie XIV, qui devrait porter sur l'émission de contraventions pour certaines infractions, n'est pas encore publiée.(2) D'autres exigences réglementaires sont définies aux annexes II et III.

17. Le champ d'application du Règlement est fort vaste: sous réserve des exemptions précisées dans la partie II, il s'applique à la manutention, à la demande de transport et au transport de toutes marchandises dangereuses, effectués à titre onéreux ou gratuit, par tout moyen de transport. Les différences régionales et la faible concentration des marchandises dangereuses transportées sont parmi les raisons qui justifient de telles exemptions.

18. La portée du Règlement est illustrée par le fait que l'article 2.3 e) exclut expressément "la manutention, la demande de transport et le transport [...] des marchandises dangereuses suivantes: [...] les implants ou les prothèses attachées à la personne". Les biens de consommation achetés dans un établissement de vente au détail, autres que les explosifs, les gaz inflammables contenus dans une bouteille à gaz d'une capacité en eau supérieure à 45 litres, les gaz toxiques ou corrosifs et les matières radioactives sont aussi exclus, en vertu de l'article 2.21(1) (modifié), qui se lit comme suit:

> "sont exclus de l'application du présent règlement la manutention, la demande de transport et le transport par route de marchandises dangereuses, entre un établissement de vente au détail et le lieu de résidence de l'acheteur ou le lieu de consommation des marchandises dangereuses, si celles-ci ne sont pas envoyées par courrier, et
> a) si elles sont contenues dans un emballage ou un petit conteneur conçu pour ces marchandises; ou
>
> b) s'il s'agit d'une solution d'engrais à base de nitrate d'ammonium qui contient au plus 60 pour cent

(1) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 2 avril 1985, p. 2:14 (témoignage de M. John Monteith, directeur, Exigences réglementaires, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports).

(2) Ibid., p. 2:22.

de nitrate d'ammonium et à laquelle la description de l'article 1999 de la liste II de l'annexe II ne s'applique pas."

Les biens de consommation destinés à l'usage personnel de l'acheteur constituent ainsi un exemple de cas où des marchandises dangereuses transportées en faible concentration sont, sous certaines conditions, exclues de l'application du Règlement.

RÉACTION DE L'INDUSTRIE A L'APPLICATION DU RÈGLEMENT

19. Les répercussions de l'application du Règlement ne sont pas les mêmes partout dans l'industrie. Il faut se rappeler qu'avant le 1er juillet 1985, seul le transport par rail, par air et par eau (au moins à l'échelle internationale) était assujetti à des règlements complets dans le domaine des marchandises dangereuses.(1) Pour ce qui est du transport routier, le Règlement constitue quelque chose de nouveau, l'expérience se limitant au transport réglementé des explosifs et des matières radioactives et au transport en vrac, par camion-citerne, vers les États-Unis.(2) En conséquence, les gens qui travaillent dans l'industrie du camionnage ont dû apprendre les exigences réglementaires à partir de zéro, et il faut tenir compte du fait "que la capacité de formation n'est pas uniforme: les très grandes sociétés peuvent affecter leurs propres cadres aux cours de formation et compléter ensuite cette formation sur place, tandis que les petites entreprises doivent déplacer des gens et suivre les cours généraux qu'offrent les

(1) M. J.P. Kelsall, vice-président, Exploitation et entretien, C.P. Rail, a notamment déclaré: "Depuis des années, l'industrie du transport ferroviaire est régie par des dispositions sur le transport des marchandises dangereuses, sur le triage et sur l'installation de plaques. Il n'y a rien de nouveau pour nous. Nous avons l'habitude d'être assujettis à des règlements dans le domaine des marchandises dangereuses." Ibid., 14 mai 1985, p. 4:11.

(2) Ibid., 30 avril 1985, p. 3:23 (témoignage de M. Louis-Paul Tardif, directeur exécutif adjoint de l'Association canadienne du camionnage).

associations."(1) Ainsi, la capacité d'adaptation de l'industrie par suite de l'application du Règlement ne dépend pas seulement du mode de transport, mais aussi de la taille de chaque entreprise, les plus petites ayant moins de ressources que les autres à affecter à cette tâche.

20. Les transporteurs ne sont pas les seuls membres de l'industrie touchés par l'application du Règlement: les expéditeurs, définis comme étant les personnes qui demandent le transport de marchandises, doivent maintenant se conformer aux obligations légales que leur impose le Règlement, sans quoi ils s'exposent à des poursuites. Auparavant, si l'expéditeur, un fabricant, par exemple, ne se conformait pas aux règlements de la Commission canadienne des transports concernant le transport sans danger de marchandises par rail, la Commission se contentait d'émettre une ordonnance interdisant aux compagnies ferroviaires de transporter ses envois.(2) Ainsi, comme on l'a à juste titre fait remarquer au Comité, le Règlement est plus général et touche davantage de gens.(3)

21. Si l'on se reporte aux témoignages des représentants de l'industrie devant le Comité, il est clair que personne ne s'oppose au Règlement par principe. Même les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens, peut-être le groupe qui a exprimé le plus de réserves quant au caractère raisonnable et pratique du Règlement, ont reconnu le besoin d'une telle réglementation.(4) C'est peut-être le directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage qui a le mieux exprimé jusqu'à quel point le Règlement améliorera la sécurité publique. Sa déclaration, qui reflète ce qui a été dit devant le Comité, vaut qu'on en cite une grande partie:

---

(1) Ibid., p. 3:25 (témoignage de M. A.K. Maclaren, directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage).

(2) Ibid., p. 3:42 (témoignage de M. T. Huxley, conseiller juridique, Association des manufacturiers canadiens).

(3) Ibid.; voir aussi le témoignage de M. Louis-Paul Tardif, p. 3:25, portant sur l'augmentation du nombre de produits réglementés par suite de l'application du Règlement.

(4) Ibid., p. 3:38 (témoignage de M. Gordon Lloyd, directeur du groupe juridique et technique, Association des manufacturiers canadiens).

> "Je signalerais de nouveau que le règlement sur le transport des marchandises dangereuses permettra d'améliorer la sécurité en rendant plus sévères les normes d'emballage et de manutention des conteneurs. Il permettra également de créer un système d'identification, lequel minimisera les risques en exigeant peut-être la séparation des marchandises ou en interdisant le transport de substances très dangereuses, en même temps que d'autres substances, dans le même véhicule. Mais surtout, il sera possible de savoir exactement quoi faire après qu'un train a déraillé ou qu'un camion a eu un accident. Le règlement n'empêchera pas la voie ferrée de se disloquer à Petawawa. Il n'empêchera pas un camion de déraper sur la glace, un automobiliste de couper la voie à un camion ou un chauffeur de camion de conduire même s'il n'a pas eu suffisamment de repos. Il ne permettra pas d'éviter ces accidents du tout. [...] Évidemment non, mais, au moins, il permettra de mieux parer aux graves dangers."(1)

22. Ainsi, il est juste d'affirmer que les représentants de l'industrie entendus par le Comité et, disons-le, les autres témoins, reconnaissent la nécessité du Règlement. Cela ne veut cependant pas dire que les témoins ne nourrissaient pas d'inquiétudes à propos des exigences réglementaires.

INQUIÉTUDES FORMULÉES DEVANT LE COMITÉ

23. Une variété d'inquiétudes ont été portées à l'attention du Comité. Les observations des témoins ont surtout porté sur la question de savoir si le Règlement devrait ou non entrer en vigueur le 1er juillet 1985, comme prévu. Dans son rapport intérimaire du 27 juin 1985, le Comité, pour les raisons indiquées dans ce rapport, a pris position en faveur de son entrée en vigueur à la date prévue, ce qui est arrivé en fait.

24. L'Association des manufacturiers canadiens a fourni la liste de ses inquiétudes au Comité et a proposé que le Règlement soit soumis à une analyse coûts-avantages avant son entrée en vigueur.(2) L'Association a aussi proposé la mise sur pied de groupes de travail

(1) Ibid., p. 3:12 (témoignage de M. A.K. MacLaren).

(2) Ibid., Appendice TC-3-A.

qui examineraient le Règlement en essayant "de conserver, autant que possible, le libellé du règlement actuel, en ayant bien soin de supprimer les exigences réglementaires jugées inutiles".(1)

25. La proposition de cette organisation, de l'avis du Comité, laisse entendre qu'il faudrait faire un réexamen complet de la politique sur laquelle est fondé le Règlement. Le Comité n'est pas prêt à souscrire à une telle proposition.

26. Un avocat spécialisé en droit environnemental a aussi dit au Comité que "le problème le plus aigu que présente le règlement, c'est qu'il est pratiquement incompréhensible".(2) D'autres intéressés partagent probablement cette opinion, dont le ministère des Transports reconnaît le bien-fondé, du moins en ce qui a trait à certaines dispositions, puisque la note explicative accompagnant une série de 96 modifications au Règlement indique que celles-ci visent, entre autres choses, "à apporter, à la demande de l'industrie canadienne, des éclaircissements à certains passages du règlement".(3)

27. Il est certain que le contenu du Règlement, vu sa complexité, doit être expliqué à ceux qui doivent s'y conformer. Encore une fois, il faut ici distinguer les grandes entreprises qui ont la compétence nécessaire pour faire face à la complexité du Règlement et les petites entreprises qui ne l'ont pas. Jusqu'à maintenant, dans une certaine mesure, le ministère des Transports s'est occupé de ce problème. Il a distribué diverses brochures dans l'industrie, mais comme nous l'avons vu plus tôt, la portée du Règlement dépasse largement les limites de l'industrie. Les consommateurs aussi doivent s'y conformer, et on peut prévoir que beaucoup de gens ne se familiariseront pas avec le sujet à partir du Règlement lui-même. C'est pourquoi le Comité formule la recommandation suivante:

---

(1) Ibid., Appendice TC-3-B.

(2) Ibid., 26 novembre 1985, p. 11:6 (témoignage de M. David Estrin, avocat, Association du barreau canadien, Direction de l'Ontario, Section du droit environnemental).

(3) Voir la Gazette du Canada, 1985, Partie II, p. 3026.

Que le ministère des Transports prépare des programmes complets d'information afin de faire connaître le contenu du Règlement aux gens qui ne font pas partie de l'industrie.

28. Le Règlement est contenu dans un long document de 521 pages. Il a été modifié, et des projets d'amendements ont été publiés pour que les intéressés aient l'occasion de les commenter. Comme nous l'avons déjà mentionné dans le présent rapport, les parties VI, VII et VIII sont, en ce moment, très rudimentaires, et la partie XIV reste à être ajoutée. Toutes ces modifications, on s'en doutera, ont pour effet de rendre plus difficile la consultation du Règlement. Le Comité est d'avis qu'il devrait être codifié pour que toutes les exigences réglementaires soient contenues dans un seul document. Ce service est déjà offert par le secteur privé, mais en anglais seulement. D'autres règlements fédéraux sont offerts par Approvisionnements et Services Canada, sous forme codifiée et dans les deux langues officielles. On les appelle "codifications administratives". C'est pourquoi le Comité recommande:

Que le ministère des Transports prépare une codification administrative du Règlement et qu'il l'offre au public le plus tôt possible.

29. D'autres inquiétudes étaient plus précises et portaient sur une disposition ou une autre du Règlement publié en février 1985. Cependant, il faut se rappeler que son entrée en vigueur, le 1er juillet 1985, a coïncidé avec la mise en vigueur de deux séries de modifications. Certains des problèmes exposés au Comité ont déjà été réglés par les modifications apportées au Règlement jusqu'à ce jour.

30. Un problème important, porté d'une manière générale à l'attention du Comité, était le suivant: avec l'entrée en vigueur du Règlement, les exigences réglementaires du Canada différeraient de celles des États-Unis, ce qui pourrait gêner le mouvement des marchandises entre les deux pays. Dans le but d'éviter cette situation, le Règlement a été modifié de façon à ce que le statu quo soit maintenu, c'est-à-dire que les règlements américains ont continué d'être reconnus par le Canada jusqu'au 31 octobre 1985. Pendant ce temps, le département américain des Transports a entrepris de modifier ses propres règlements dans le

domaine. Le but de cette révision était d'aligner les règlements des États-Unis sur les normes internationales, qui sont reconnues dans la plupart des pays, dont le Canada depuis le 1er juillet 1985. Les nouvelles exigences réglementaires des États-Unis sont maintenant en vigueur et les règles des deux pays sont compatibles.(1)

31. L'Air Transport Association of Canada a fait observer que des "problèmes énormes" seraient créés si on défendait à l'industrie du transport aérien, comme le prévoyait alors le Règlement, d'appliquer aux envois intérieurs les normes établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), institution de l'Organisation des Nations unies. Encore une fois, on a modifié le Règlement pour que les normes de l'OACI puissent être utilisées légalement au Canada, pour les envois intérieurs et internationaux.

32. Les inquiétudes que la mise en application du Règlement a provoquées dans l'industrie et qui ont été portées à l'attention du Comité n'avaient pas toutes une telle ampleur. Par exemple, l'Association canadienne du camionnage a fait remarquer que l'article 4.23 a), qui demandait que le conducteur du camion garde en sa possession les documents d'expédition, ne serait pas pratique pour un conducteur qui doit effectuer plusieurs arrêts pour prendre des envois. En effet, la quantité de documents qu'il devrait transporter pourrait être importante. Grâce aux modifications apportées au Règlement, le conducteur peut maintenant laisser les documents à certains endroits de la cabine.

33. Ainsi, certains problèmes soulevés par les témoins ont déjà été réglés. Il existe, cependant, une autre inquiétude sur laquelle le Comité veut attirer l'attention.

34. Quand la Dominion Marine Association (DMA) a témoigné devant le Comité, elle a expliqué que c'étaient les problèmes liés au transport

---

(1) Les modifications apportées par les États-Unis et visant les envois transfontaliers sont reproduites dans: Canada, ministère des Transports, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Marchandises Dangereuses, Bulletin spécial, octobre 1985.

intermodal de marchandises dangereuses qui la préoccupaient le plus. Certains membres de la DMA offrent un service de transport par voie d'eau[1] aux camionneurs et aux compagnies ferroviaires. Ces membres ne transportent pas de marchandises dangereuses, mais leurs clients le font. La DMA a fait oberver que le Règlement devrait être modifié de façon que les exploitants de camions et les compagnies ferroviaires qui recourent à des services de transport par voie d'eau aient l'obligation légale de déclarer d'avance le contenu de leur chargement au capitaine du bâtiment. Cette déclaration, a-t-on dit au Comité, se révélerait utile au moment où il faut décider de l'emplacement sur le navire des camions ou des wagons contenant des marchandises dangereuses, pour qu'ils présentent le moins de danger en cas d'accident.

35. Il faut noter qu'il y a des cas, même s'ils ne sont pas directement liés au point dont nous traitons, où un préavis doit être donné pour l'arrivée d'envois contenant des marchandises dangereuses. L'article 7.12 (modifié) du Règlement en est une illustration. Il y est dit, notamment, que:

> "Sauf dans le cas du transport par roulier au Canada d'un envoi en provenance ou à destination d'un port, l'expéditeur d'un envoi destiné vers un port au Canada, ou son mandataire, fournit à l'administration du port, au moins 24 heures avant l'arrivée de l'envoi, les renseignements que renferme le document d'expédition, à moins d'ordre contraire de cette administration."

Ainsi, on reconnaît déjà que, dans certaines circonstances, le préavis est un outil de sécurité précieux.

36. Le Règlement, dans son état actuel, ne contient qu'une disposition se rapportant à la communication de renseignements entre le capitaine du navire et les conducteurs de camion ou les compagnies ferroviaires qui ont recours à un service de transport par voie d'eau. Il s'agit de l'article 4.23 c), qui se lit comme suit:

> "4.23 La personne responsable du transport de marchandises dangereuses s'assure que, pendant que ces marchandises sont transportées de l'expéditeur au destinataire et qu'elle en a la charge, une copie du

(1) Dans le Règlement, le terme utilisé pour identifier ce service se rapporte au type de vaisseau, le "roulier".

> document d'expédition visé à l'article 4.4 ou du manifeste mentionné à l'article 4.15, selon le cas, et une copie de tout autre document requis en vertu du présent règlement, pour le transport de ces marchandises dangereuses, accompagnent l'envoi en tout temps et sont gardées aux endroits suivants:
> [...]
> c) dans les cas où les marchandises dangereuses sont à bord d'un navire muni d'un équipage, une copie demeure sous la garde du capitaine, sauf si le navire est un roulier et que les marchandises dangereuses sont à bord d'un véhicule routier accompagné d'un conducteur qui a reçu la permission du capitaine de conserver la copie en sa possession."

Les représentants de la DMA croient que cela n'est pas suffisant.

37. Le Comité est d'avis que l'on améliorerait la sécurité publique en demandant aux conducteurs de camion et aux compagnies ferroviaires qui recourent à un service de transport par voie d'eau de donner un préavis au sujet des marchandises dangereuses contenues dans leur chargement. Les informations recueillies par le Comité à cet égard ne font ressortir aucune raison concluante qui s'opposerait à la mise en application d'une telle exigence. C'est pourquoi le Comité recommande:

> **Qu'une modification au Règlement oblige les exploitants de camions et les compagnies ferroviaires à donner au capitaine du navire un préavis quant au contenu de leurs chargements, s'ils ont l'intention de recourir à un service de transport par voie d'eau dans l'itinéraire de livraison d'un envoi de marchandises dangereuses.**

38. Au cours de son enquête sur le transport des marchandises dangereuses, le Comité s'est penché sur des sujets liés aux conséquences d'un accident qui mettrait en cause des marchandises dangereuses. Il semble qu'à cet égard, des questions importantes demeurent sans solution.

INQUIÉTUDES DU COMITÉ AU SUJET DES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES D'UN ACCIDENT

39. Il ne fait aucun doute que le Règlement constitue une mesure importante en ce qui concerne la prévention des accidents et les mesures à prendre en cas de danger. Les témoignages en ce sens abondent dans

les Délibérations du Comité. Malheureusement, il est probable que même si des règles régissent maintenant le transport des marchandises dangereuses, des accidents se produiront encore.

40. Le Comité a consacré beaucoup d'attention à deux sujets d'inquiétude précis relatifs aux conséquences financières d'un accident. Le premier concerne la solvabilité des personnes qui se livrent à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses, ou qui demandent ce transport. Le deuxième se rapporte à la relation existant entre la disposition de la Loi relative à la solvabilité et les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada qui prévoient la limitation de responsabilité.

A. Solvabilité

41. Le bon sens veut que les personnes qui se livrent à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses, ou qui demandent ce transport, puissent assumer la responsabilité financière liée à des accidents survenant dans le cours de leurs activités. Dans beaucoup de cas, il n'y a aucun danger que les réclamations conduisent à une impasse, parce que les responsables devant la loi ont un actif important ou une assurance responsabilité civile suffisante. Toutefois, dans d'autres cas, la situation peut être différente. La taille des entreprises de transport varie beaucoup; pour le transport routier, par exemple, on va d'exploitations à véhicule unique jusqu'à de très grandes sociétés.

42. On se souviendra que le Parlement a traité de la solvabilité quand il a adopté la Loi. En effet, l'article 19(1) se lit comme suit:

> "Le Ministre peut exiger des personnes qui se livrent ou ont l'intention de se livrer à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses, ou qui demandent ou ont l'intention de demander ce transport, qu'elles fournissent de leur solvabilité la preuve - assurance, cautionnement ou autre justificatif - qu'il estime acceptable."

Aux États-Unis, par exemple, la loi fédérale exige que les véhicules routiers qui transportent des marchandises dangereuses soient couverts par une assurance responsabilité civile. La couverture minimum des

risques est de cinq millions de dollars pour les personnes qui transportent des marchandises dites extrêmement dangereuses, comme les gaz toxiques, liquéfiés ou comprimés en vrac. Elle est de un million de dollars pour les personnes qui transportent d'autres marchandises dangereuses.(1)

43. Alors qu'il est indiscutable que les personnes dont les activités mettent en cause des marchandises dangereuses devraient être assurées, ou autrement solvables, jusqu'à concurrence d'une certaine somme, les renseignements recueillis sur ce sujet par le Comité indiquent clairement que l'industrie de l'assurance n'est pas prête à fournir d'assurance responsabilité civile supérieure à un million de dollars.(2) Dans beaucoup de cas, ce montant se révélera évidemment insuffisant. De plus, l'industrie de l'assurance n'est guère intéressée à fournir une couverture à l'assuré contre les accidents de pollution, et elle a élaboré des dispositions d'exclusion à cet égard.

44. Compte tenu qu'il serait vraisemblablement impossible d'obtenir à l'heure actuelle une assurance supérieure à un million de dollars, le Comité recommande:

> **Qu'on exige des personnes qui se livrent ou ont l'intention de se livrer à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ou ont l'intention de demander ce transport, qu'elles fournissent la preuve de leur solvabilité - assurance ou autre forme estimée acceptable par le ministre des Transports - jusqu'à concurrence de un million de dollars.**

45. Il convient ici de faire remarquer que ni la Loi ni le Règlement n'exigent des personnes dont ils régissent les activités qu'elles gardent avec elles la preuve de leur solvabilité et qu'elles la montrent

---

(1) B. M. Marten, "Regulation of the Transportation of Hazardous Materials: A Critique and a Proposal", Harvard Environmental Law Review, 1981, vol. 5, p. 351.

(2) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications, Délibérations, 26 novembre 1985, pp. 11:25-11:40 (témoignages de Mme Hélène Gané, avocate, Bureau d'assurance du Canada; de M. W. B. Voutt, président du Comité de l'assurance responsabilité et directeur général de Hartford Insurance Group; et de M. R. McCormick, président du Comité de l'assurance automobile et directeur général de Chateau Insurance Company.

sur demande au personnel chargé de l'application de la loi. Puisque le Comité recommande qu'on exige une telle preuve des personnes dont les activités sont concernées, il recommande aussi:

> **Que les personnes qui se livrent à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ce transport, soient tenues de garder avec elles la preuve de leur solvabilité et de la montrer, sur demande, au personnel chargé de l'application de la loi.**

46. Exiger des personnes qui se livrent à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses, ou qui demandent ce transport, de détenir une preuve de leur solvabilité, jusqu'à concurrence de un million de dollars, ne devrait être considéré que comme une solution temporaire. Il est évident qu'une solution plus satisfaisante au problème de la solvabilité doit être trouvée. Le Comité sait, par exemple, qu'il y a eu consultation entre le ministère des Transports et le Bureau d'assurance du Canada. Le Comité insiste sur le fait qu'une couverture plus élevée doit être offerte. Il insiste aussi pour qu'on s'attaque au problème de la couverture des accidents de pollution. Le Comité se réjouit d'apprendre que le ministère des Transports a entrepris des consultations portant sur la solvabilité, et il espère que celles-ci mèneront bientôt aux solutions appropriées.

B. Limitation de la responsabilité conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada

47. Quand le Comité s'est penché sur le problème de la solvabilité, il a abordé, pour la première fois, la question de la relation existant entre l'article 19(1) de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada qui prévoient la limitation de responsabilité.

48. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages qui se produisent sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part, savoir:

"a) mort ou blessures occasionnées à une personne à bord de ce navire;
b) avarie ou perte de marchandises, d'objets ou autres choses à bord du navire;
c) mort ou blessures occasionnées à une personne qui n'est pas à bord de ce navire
(i) par l'acte ou l'omission de toute personne, qu'elle soit ou non à bord du navire, dans la navigation ou la conduite du navire, le chargement, le transport ou le déchargement de sa cargaison, ou l'embarquement, le transport ou le débarquement de ses passagers, ou
(ii) par quelque autre acte ou omission de la part d'une personne à bord du navire; ou
d) avarie ou perte de biens, autres que ceux qui sont mentionnés à l'alinéa b), ou violation de tout droit
(i) par l'acte ou l'omission de toute personne, qu'elle soit ou non à bord du navire, dans la navigation ou la conduite du navire, le chargement, le transport ou le déchargement de sa cargaison, ou l'embarquement, le transport ou le débarquement de ses passagers, ou
(ii) par quelque autre acte ou omission de la part d'une personne à bord du navire." (1)

Il faut noter que cette limitation de responsabilité se fonde sur le montant de un franc-or par tonneau de jauge officielle du navire et que, par conséquent, la responsabilité financière des propriétaires de petits caboteurs ou transbordeurs pourrait se révéler minime. Par exemple, selon les derniers cours disponibles, la limite à l'égard de la responsabilité serait, en cas de mort ou de blessures, avec ou sans dommage aux biens, de 307,49 $ par tonneau; en cas de dommage aux biens, ce montant serait réduit à 99,10 $ par tonneau.

49. La même limitation de responsabilité s'applique, dans les cas mentionnés ci-dessus, au capitaine du navire et aux membres de l'équipage, qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de leur part. (2)

50. Ainsi, là où le droit commun prévoit qu'on peut réclamer pleine compensation d'un employeur (qui serait dans ce cas-ci le propriétaire du

(1) Article 647(2)

(2) Article 649(1)

navire) à qui la faute est imputée, s'il est prouvé que les dommages ont été causés par l'acte ou l'omission de son employé, la Loi sur la marine marchande du Canada permet au propriétaire de démontrer que les avaries sont survenues sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part.

51. Le Comité s'est penché attentivement sur la question de savoir si la Loi sur la marine marchande du Canada est incompatible avec les pouvoirs du Ministre prévus à l'article 19(1) de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Après avoir étudié la question, le Comité conclut que ce n'est pas le cas. La Loi sur la marine marchande du Canada traite des conditions qui permettent de déterminer la responsabilité d'un propriétaire de navire, alors que l'article 19(1) de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, si l'on s'en prévaut, garantit, au moins jusqu'à un certain montant, que les transporteurs ont les moyens financiers de faire face à leurs responsabilités. Il faut cependant se rappeler que la responsabilité des propriétaires de navires est limitée à un franc-or par tonneau de jauge officielle. Dans un tel cas, une assurance ou toute autre forme de solvabilité ne serait d'aucune utilité. Voilà qui pose un problème fort sérieux.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

52. L'élaboration de la série des règles contenues dans le Règlement a été très longue. Même s'il a fallu beaucoup de temps pour arriver à la version actuelle du Règlement, celui-ci n'est pas encore complet et a besoin d'être amélioré. Il ne touche pas encore toutes les marchandises dangereuses qui font l'objet d'une manutention, d'un transport ou d'une demande de transport. Certaines de ses parties sont qualifiés de rudimentaires; une autre est encore en préparation. Des modifications sont venues éclaircir certaines de ses dispositions. On n'est pas encore arrivé à une solution satisfaisante en ce qui a trait à la solvabilité des personnes qui se livrent à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses, ou qui en font la demande.

53. Le Règlement est complexe, et il est évident que ce ne sont pas toutes les personnes à qui il impose des obligations légales qui pourront se renseigner à leur sujet en consultant le Règlement lui-même. Celui-ci doit donc être expliqué au moyen de programmes d'information.

54. De plus, les accords avec les provinces relatifs au personnel chargé de l'application de la loi n'ont pas encore été parachevés. Le Comité encourage le ministère des Transports à considérer l'opportunité d'avoir recours, pour l'application du Règlement, aux services provinciaux et/ou municipaux plutôt que d'ajouter un nouvel élément à la bureaucratie fédérale.

55. Compte tenu de tout ce qui précède, il est évident que ce sont certains accidents dont les médias ont fait grand cas qui ont accéléré la promulgation du Règlement, même si quelques points importants restent à régler. Le Comité ne met pas en doute la sagesse de la décision de mettre en application le Règlement. En fait, dans son rapport intérimaire, il n'a pas recommandé que l'on reporte son entrée en vigueur. Le fait que le Règlement est en vigueur doit maintenant inciter à résoudre les problèmes dont le Comité a traité dans le présent rapport.

APPENDICE

De Transports Canada:

M. T.D. Ellison, directeur général, transport des marchandises dangereuses;
M. P. Monteith, directeur, exigences des règlements.

Du «Department of Highways and Transportation» (Saskatchewan):

M. Jack Sutherland, sous-ministre;
M. Terry Bloome, coordonnateur du transport des marchandises dangereuses.

De l'Association canadienne du camionnage:

M. A.K. Maclaren, directeur exécutif;
M. Louis-Paul Tardif, directeur exécutif adjoint;
M. John Kulczycki, directeur de la recherche.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. G.L. Thibault, président;
M. T. Huxley, conseiller juridique;
M. Gordon Lloyd, directeur de la législation et du groupe technique.

De «Air Transport Association of Canada»:

M. G.E. Lindsay, vice-président pour les affaires gouvernementales.

De C.P. Rail:

M. J.P. Kelsall, vice-président, opération et entretien;
M. E. Gemmell, administrateur des services aux marchandises dangereuses.

Du Canadien National:

M. Gerry Rath, coordonnateur du système de service;
M. D.L. Fletcher, vice-président des opérations.

De «Dominion Marine Association»:

M. T. Norman Hall, président;
Capt. P.L. Bender, directeur de la réglementation maritime.

De l'Association canadienne des Chefs de pompiers:

M. B. Bonser, ancien président, chef des pompiers de Toronto;
M. W.Beattie, chef des pompiers de Calgary;
M. P.Clark, ancien président, chef des pompiers de St-Jean, N.-B.

De «Shipping Federation of Canada»:

M. Francis Nicol, administrateur;
M. Peter Davidson, conseiller juridique;
M. Michael Boyne, directeur du traffic.

De l'Association canadienne des Chefs de police:

Sergent-major J.T. McCabe, P.P.O., coordonnateur provincial pour la manutention des marchandises dangereuses, CACP;
Chef adjoint Thomas G. Flanagan, S.C., Police d'Ottawa et président du comité des amendements aux lois, CACP;
Sergent Lemieux, Force constabulaire de la région de Peel et spécialiste des produits chimiques.

Me David Estrin Avocat.

Du Bureau d'assurance du Canada:

Mme Hélène Gagné, conseillère juridique;
M. W. B. Voutt, président du comité des engagements et obligations, et administrateur-en-chef de «Hartford Insurance Group»;
M. R. McCormick, président du comité des automobiles, et administrateur-en-chef de «Chateau Insurance Company».

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé

Book rate
Tarif des livres

K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Deputy Chairman:
The Honourable ROBERT MUIR

Tuesday, March 4, 1986

Issue No. 14

First and last proceedings on:

Bill C-76, intituled: "An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners"

APPEARING:

Mr. Mike Forrestall, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

SEVENTH REPORT
OF THE COMMITTEE

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature 1984-1985-1986

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Vice-président:
L'honorable ROBERT MUIR

Le mardi 4 mars 1986

Fascicule nº 14

Premier et dernier fascicule concernant:

Projet de loi C-76, intitulé: «Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto»

COMPARAÎT:

M. Mike Forrestall, secrétaire parlementaire du ministre des Transports

SEPTIÈME RAPPORT
DU COMITÉ

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28367—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, February 12, 1986.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Murray, for the second reading of the Bill C-76, intituled: "An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved, seconded by the Honourable Senator Robertson, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du mercredi 12 février 1986.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Murray, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-76, intitulé: «Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose, appuyé par l'honorable sénateur Robertson, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 MARS 1986
(21)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Robert Muir (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Stollery et Turner. (6)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Corbin. (1)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. B. Stockfish, avocat conseil;

M. John Howard, agent de projets spéciaux, politiques et planification stratégiques (Air).

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 12 février 1986, entreprend son étude sur le projet de loi C-76, intitulé: «Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto».

Le président présente M. Forrestall qui fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

L'honorable sénateur J. M. MacDonald propose
Que le projet de loi C-76 soit adopté sans amendement.

Après débat,—
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le comité entreprend l'étude du septième rapport.

Il est convenu,—
Que le projet de rapport du projet de loi C-76, intitulé: «Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto», soit adopté comme septième rapport du Comité et que, conformément à l'article 78(1) du Règlement, il soit déposé au Sénat.

À 21 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 4, 1986
(21)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Vice-Chairman, the Honourable Senator Robert Muir, presiding.

Present: The Honourable Senators Graham, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Stollery and Turner. (6)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Corbin. (1)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: Mr. Mike Forrestall, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. B. Stockfish, Legal Counsel;

Mr. John Howard, Special Project Officer, Policy and Strategic Planning (Air).

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated February 12, 1986, commenced consideration of Bill C-76, intituled "An Act respecting the operation of the Toronto Island Harbour by the Toronto Harbour Commissioners".

The Chairman introduced Mr. Forrestall, who made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

The Honourable Senator J. M. MacDonald moved,—
That Bill C-76 be passed without amendment.

After debate,—
The question being put on the motion, it was agreed to.

The Committee commenced consideration of the seventh report.

It was agreed,—
That the draft report on Bill C-76, intituled "An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners", be adopted as the Committee's seventh report and that in accordance with Rule 78(1) it be tabled in the Senate.

At 9:35 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, March 5, 1986

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Your Committe, to which was referred Bill C-76, intituled: "An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners", has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, February 12, 1986, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le vice-président

Robert Muir

Deputy Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 5 mars 1986

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi C-76, intitulé: «Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto» a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 12 février 1986, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 4, 1986

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-76, respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners, met this day at 8.00 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Robert Muir (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order. Our order of reference is Bill C-76. First, I wish to relay the apologies of Senator Langlois, the chairman of this committee, who at present is ill at his home in Quebec City. He would like to be here if at all possible. I am sure that we all wish him a speedy recovery. With those few words, I will call upon Mr. Mike Forrestall, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, to give us a few words of wisdom on the bill.

Mr. Mike Forrestall, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. On behalf of the Minister of Transport, may I say that I appreciate the opportunity to be here to help you understand, to the degree that we are able, the content and matter that we are dealing with in the amendment to the Toronto Harbour Commissioners Acts of 1911 and 1939. Mr. Chairman, I have a brief introduction. You may have in front of you a small schematic which may assist you in part in understanding where with respect to Toronto Island the principal airport is located, and the ownership of the island itself. With that brief overview, may I say that it is a pleasure to be here. After 30 years I might wish I were here permanently.

Mr. Chairman, I would like to introduce to the committee Bill C-76, an Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners.

Toronto Island Airport serves a large general aviation community and a limited number of commercial air services, one of which—and this might be of interest to the committee—uses Toronto-built Dash-7 and Dash-8 aircraft.

Toronto Island Airport is strategically located on land owned by the City of Toronto, the Toronto Harbour Commissioners and the federal government.

Until June 1983, the airport was operated by the Toronto Harbour Commissioners on behalf of the City of Toronto. The lease between these two parties expired at that time and in the absence of a new operating agreement, the real possibility existed that the airport could have closed.

With this in mind, and in recognition of the vital role of the Toronto Island Airport in the Toronto area aviation system, the federal government of the day entered into a 50-year lease agreement in June 1983 with the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners, principally to ensure that

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 4 mars 1986

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-76 concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto, se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Robert Muir (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, je vous rappelle à l'ordre pour étudier le projet de loi C-76. Tout d'abord, je voudrais vous transmettre les excuses du sénateur Langlois, président du Comité, qui est tombé malade et est resté à Québec pour se reposer. Il aurait aimé être des nôtres. Je suis sûr que vous vous joignez à moi pour lui souhaiter une convalescence rapide. Sur ce, je demanderai à M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de nous éclairer sur le projet de loi.

M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. Au nom du ministre des Transports, permettez-moi de vous dire que je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion de vous aider à comprendre, dans la mesure du possible, la teneur du projet de loi modifiant les lois de 1911 et de 1939 concernant les commissaires du havre de Toronto. Monsieur le président, je vous ferai une brève introduction en la matière. Vous avez devant les yeux un petit schéma qui vous aidera à situer le principal aéroport par rapport aux îles de Toronto et qui vous expliquera à qui appartiennent les îles. Cela dit, j'ajouterai que c'est pour moi un grand plaisir de me trouver ici aujourd'hui. Dans 30 ans, j'aurai peut-être envie de rester ici en permanence.

Monsieur le président, j'aimerais expliquer au Comité ce en quoi consiste le projet de loi C-76, Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto.

L'aéroport des îles de Toronto sert à un grand nombre d'opérations d'aviation générale et fournit un certain nombre de services aériens commerciaux dont l'un, et cela vous intéressera peut-être, utilise des aéronefs Dash-7 et Dash-8 construits à Toronto même.

L'aéroport des îles de Toronto occupe une place stratégique sur des terres appartenant à la ville de Toronto, aux commissaires du havre de Toronto et au gouvernement fédéral.

Jusqu'au mois de juin 1983, l'aéroport était exploité par les commissaires du havre de Toronto pour le compte de la ville de Toronto. Comme le contrat de location conclu entre ces deux parties est arrivé à échéance à cette époque et qu'aucune nouvelle entente d'exploitation n'a été ratifiée, l'aéroport aurait très bien pu être fermé.

À la lumière de cela, et compte tenu de l'importante fonction que remplit l'aéroport des îles de Toronto dans le réseau d'aviation de la région de Toronto, en juin 1983, le gouvernement fédéral de l'époque a conclu un bail de 50 ans avec la ville de Toronto et les commissaires du havre de Toronto, prin-

[*Text*]

the airport would continue as an important airport in the Toronto area for general aviation and limited commercial air services.

Negotiations leading up to the signing of the long-term lease were protracted, due in part to the very real environmental concerns raised by representatives of the City of Toronto with respect to the type of air operations that would be allowed at the airport. They were not alone. Environmentalists were concerned about the bird population, and the social structure and pattern of the lives of the people permanently resident on the island.

Through the good faith of all parties, a lease was negotiated that ensured the ongoing operations of the island airport, while at the same time establishing certain conditions to meet the environmental concerns of the city and the residents of the island itself.

Bill C-76 should be viewed within the context of the terms and conditions of the lease agreement that was signed by the three parties in June 1983. The bill is designed primarily to enable the Toronto Harbour Commissioners to implement its obligations for the operation of the airport as they are contained and set out in the lease agreement.

Specifically the City of Toronto insisted that certain conditions be included in the lease to prohibit all jet aircraft and aircraft generating excessive noise, as clearly defined in the lease, from operating at the airport as a prerequisite to the city itself entering into a long-term lease agreement.

The former Minister of Transport, on behalf of the federal government, agreed to recommend to Parliament amendments to the Toronto Harbour Commissioners Act to give effect to these specific conditions.

Such amendments, I must say, do, among other things, provide the statutory authority to allow the Toronto Harbour Commissioners to make by-laws to prohibit jet-powered aircraft and aircraft generating excessive noise from operating at the airport, and will provide for a maximum fine of $25,000 upon summary conviction for owners of prohibited aircraft who use such aircraft at this particular airport.

The federal government has invested capital over the last few years and plans further expenditures to upgrade the airport for general aviation purposes. These expenditures were recognized as necessary by all parties to the lease agreement to address the deterioration of many of the facilities at the airport. Included among such items are utilities and drainage; sewage treatment; runways, taxiways and aprons; security fencing; field lighting; and generally the upgrading or replacing of the existing terminal building. It should be noted that a majority of these projects are directly related to safety, an uncompromising position followed by the present Minister of Transport, the Honourable Donald Mazankowski. The government will, Mr. Chairman, be spending a further $3 million on a new control tower for the airport scheduled for completion in 1987. This tower will enable the airport to handle the forecasted growth in air traffic in a safe, more efficient manner.

[*Traduction*]

cipalement pour que l'aéroport continue de servir de base importante dans la région de Toronto pour l'ensemble des services d'aviation générale et certains services commerciaux.

Les négociations qui devaient donner lieu à la conclusion du contrat de location à long terme ont traîné en partie à cause des questions environnementales qu'ont soulevées les représentants de la ville de Toronto au sujet du type des opérations aériennes qui seraient autorisées à l'aéroport. Ils n'étaient pas les seuls à s'inquiéter. Les spécialistes de l'environnement se préoccupaient du sort des populations d'oiseaux ainsi que de la structure sociale et du mode de vie des résidants des îles.

De bonne foi, toutes les parties concernées signèrent un bail qui garantissait la poursuite des opérations à l'aéroport des îles tout en prévoyant des conditions qui devaient calmer les inquiétudes de la ville et des résidants des îles sur le plan de l'environnement.

Il faut étudier le projet de loi C-76 dans le contexte des conditions du contrat de location que les trois parties ont signé en juin 1983. Le projet de loi vise principalement à permettre aux commissaires du havre de Toronto d'appliquer les conditions relatives à l'exploitation de l'aéroport qui sont exposées dans le bail.

Plus précisément, la ville de Toronto avait insisté comme condition de ratification de ce contrat à long terme, que l'accès à l'aéroport soit interdit aux aéronefs à réaction et aux avions très bruyants, définis dans le bail.

L'ancien ministre des Transports, au nom du gouvernement fédéral, accepta de recommander au Parlement des modifications à la loi concernant les commissaires du havre de Toronto pour donner force de loi à ces conditions.

Je dois avouer que ces modifications, entre autres choses, autorisent les commissaires du havre de Toronto à promulguer des règlements interdisant aux avions à réaction et aux aéronefs très bruyants l'accès à l'aéroport et prévoient l'imposition, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende maximale de 25 000 $ aux propriétaires d'aéronefs qui passent outre à cette interdiction.

Ces dernières années, le gouvernement fédéral a investi des capitaux et envisage d'engager d'autres fonds pour aménager l'aéroport afin qu'il puisse fournir des services généraux d'aviation. Toutes les parties au contrat de location ont reconnu la nécessité de ces dépenses pour résoudre le problème que posait la détérioration de nombreuses installations aéroportuaires, telles les services d'utilité publique, les systèmes d'égouts et d'évacuation des vidanges, les pistes, les voies de circulation et des aires de trafic, les clôtures de sécurité, l'éclairage des terrains et, d'une façon générale, la rénovation ou le remplacement de la gare actuelle. Il y a lieu de noter que la plupart de ces projets visent à accroître la sécurité, engagement que l'actuel ministre des Transports, l'honorable Donald Mazankowski, entend respecter absolument. Monsieur le président, le gouvernement affectera le montant additionnel de 3 millions de dollars à une nouvelle tour de contrôle qui devrait être terminée en 1987. Cette tour permettra à l'aéroport de répondre à la croissance prévue du trafic aérien de façon sûre et plus efficace.

[*Text*]

Incidentally, I should have introduced our legal counsel, Mr. Bruce Stockfish, and Mr. John Howard, the Director of Policy and Program Planning, whose particular responsibility is this project.

Provision of this facility is in accordance with Schedule E, section 6 of the lease, which gives responsibility for all necessary air navigation systems and air traffic and meteorological services at the Island Airport to the Minister of Transport.

I should like to stress that these expenditures have been and will continue to be carried out within the terms of the Lease Agreement and in full consultation with the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners. All federal expenditures at the site are designed to make the Island Airport a more more modern, safe and efficient facility.

Bill C-76, Mr. Chairman, also includes an additional amendment at the request of the City of Toronto concerning the appointment of commissioners by the city to the Toronto Harbour Commission. The amendment will allow for members to be appointed by the majority of the Toronto City Council without, as has been the practice in the past, nomination by the Executive Committee. This will bring the commissioners appointment process into line with city appointments for other agencies and commissions within their own particular jurisdiction.

I might add, Mr. Chairman, that the committee of the other place heard from several local residents and expert witnesses on environmental issues in the Toronto Island area during its deliberations on the bill. Amendments related to such areas as expansion of facilities, power of commissioners and prohibition of offending aircraft and fines for offences have been incorporated in the bill that is before you for your consideration.

In conclusion, Mr Chairman, in commending Bill C-76 to you, the federal government is simply fulfilling its obligations under the Lease Agreement for the Toronto Island Airport. The amendments are fundamental to the proper execution of specific terms and conditions of the lease, and have the full support of the City of Toronto and the Toronto Harbour Commissioners.

They provide the basic framework for the operation of the airport for many years to come for the benefit of users of air services to and from the city of Toronto.

At the same time, Mr. Chairman, the Lease Agreement and Bill C-76 ensure that environmental concerns raised by the city and local residents to preserve the integrity of the neighbouring parkland and harbour area will remain prime considerations governing operations within the federal jurisdiction at the Island Airport, and included among that, of course, are the obligations consistent with the terms of the lease, and should ensure equitable management by the other two partners to the lease.

[*Traduction*]

L'installation de cette tour est en conformité avec l'annexe E, partie 6 du bail, aux termes de laquelle tous les systèmes de navigation aérienne, le trafic aérien et les services météorologiques de l'aéroport des îles de Toronto incombent au ministre des Transports.

Soit dit en passant, j'en ai ici un exemplaire tout comme, j'en suis sûr, notre conseiller juridique, M. Bruce Stockfish, que j'aurais dû vous présenter plus tôt, ainsi que le directeur des politiques et de la planification stratégiques, M. John Howard, principal responsable de ce projet.

J'aimerais souligner que ces dépenses ont été engagées, et continueront de l'être, conformément aux conditions de l'annexe E, article 6 du bail et en consultation avec la Ville de Toronto et les commissaires du havre de Toronto. Toutes les dépenses qu'engagera le gouvernement fédéral visent à moderniser l'aéroport des îles de Toronto et à en faire une installation plus sûre et plus efficace.

Monsieur le président, le projet de loi C-76 comprend également une modification qu'a demandée le conseil municipal de Toronto au sujet de la nomination des commissaires du havre de Toronto. Aux termes de cette modification, les commissaires seront nommés par la majorité des membres du conseil municipal de Toronto sans l'intervention du comité exécutif, contrairement à la pratique adoptée auparavant. De cette façon, les commissaires municipaux seront nommés de la même façon que les autres membres d'agences ou de commissions relevant de la Ville de Toronto.

Permettez-moi d'ajouter, monsieur le président, que le Comité de l'autre endroit a entendu le témoignage de plusieurs habitants de la localité et de spécialistes de l'environnement dans la région des îles de Toronto dans le cadre de ses délibérations sur le projet de loi. Les modifications visant l'agrandissement des installations, le pouvoir des commissaires, l'interdiction de certains aéronefs et l'imposition d'amendes, par exemple, ont été intégrés au projet de loi dont vous êtes saisis.

Pour conclure, monsieur le président, en vous recommandant d'adopter le projet de loi C-76, le gouvernement fédéral remplit simplement les obligations qu'il a contractées en vertu du contrat de location de l'aéroport des îles de Toronto. Ces modifications sont essentielles à la bonne application des conditions précises énoncées dans le bail et sont entièrement appuyées par le conseil municipal de Toronto et les commissaires du havre de Toronto.

Elles prévoient le cadre dans lequel l'aéroport sera exploité pour des nombreuses années à venir dans l'intérêt des usagers des services aériens en provenance et à destination de Toronto.

De plus, monsieur le président, le contrat de location et le projet de loi C-76 garantissent que les préoccupations d'ordre environnemental qu'ont exprimées la municipalité et les habitants de la localité à l'égard de la préservation de leurs parcs avoisinnants et de la région portuaire demeureront des considérations prioritaires dans l'exploitation par le gouvernement fédéral de l'aéroport des îles de Toronto mis à part, bien entendu, les obligations contractées dans le bail, et devraient également garantir la gestion équitable par les deux autres parties au contrat.

[*Text*]

Mr. Chairman, we would be pleased to respond to questions to the degree that we are able in order to assist you in understanding and in furthering this matter along.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. We are now open for questions. I presume we can also hear from Mr. Stockfish, Legal Counsel, and Mr. John Howard, the Special Project Officer. In the meantime, I have Senator Stollery to lead off with the questions.

Senator Stollery: Thank you, Mr. Chairman.

I went over this bill when I read the testimony given before the committee of the other place. I thought at that time and still think today that there are questions to be asked. In particular, I should like to bring to the attention of the members of this committee the fact that the Toronto Harbour Commission is, as I understand it, and I should like to have further information on this—I gather that the Legal Counsel for the City of Toronto is here; is that correct?

The Deputy Chairman: Yes, Mr. Thomas Murphy is present.

Senator Stollery: In any case, I should like to know, considering that we are giving them the power of expropriation, and considering that they seem to have extensive powers—that is, the Toronto Harbour Commission—what they control in the Toronto Harbour area. Just how much of the Toronto Harbour area do they control and what kind of control do they have?

Can we have some information on that, please?

Mr. Forrestall: I ask Mr. Stockfish to respond to that because I might be overly generous. Let me say, senator, that I do not want one in Halifax.

Senator Graham: You would want it in Dartmouth, not Halifax.

Mr. Brian Stockfish, Legal Counsel, Department of Transport: As a starting point, senator, I would refer you to clause 5 of the bill, which covers the general expropriation provisions. As you know, subclause 5(1) refers to the provisions of the Railway Act. That is merely for procedural purposes. If you refer to clause 5(1), the power to expropriate under the Railway Act is qualified by:

> —such modifications as the circumstances require, to the acquisition by the Commissioners by expropriation of easements, rights or interests pursuant to paragraph 4(d).

Senator Stollery: I understand that. For the edification of my colleagues in the committee, I should like to know a little more about the Toronto Harbour Commission and its role in the harbour area of Toronto.

We can get to the expropriation question when we know more about who we are giving these rights to.

[*Traduction*]

Monsieur le président, nous serions heureux de répondre du mieux que nous pouvons aux questions que vous voudrez bien nous poser pour vous aider à comprendre et à approfondir la question.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Le débat est ouvert. Je suppose que nous entendrons, à une date ultiérieure, M. Stockfish, avocat conseil, et M. John Howard, agent des projets spéciaux. En attendant, je cède la parole au sénateur Stollery qui posera la première question.

Le sénateur Stollery: Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai pris connaissance de ce projet de loi en lisant les témoignages qui ont été entendus par le comité de l'autre endroit. J'ai pensé à ce moment-là, et je pense encore, que certains éclaircissements s'imposent. Plus particulièrement, j'aimerais attirer l'attention des membres du Comité sur le fait que les commissaires du havre de Toronto sont représentés ici et que l'avocat conseil de la ville de Toronto est également présent: est-ce exact?

Le vice-président: Oui, M. Thomas Murphy est ici.

Le sénateur Stollery: Quoi qu'il en soit, étant donné que nous leur accordons le pouvoir d'expropriation et qu'ils semblent déjà exercer de nombreux pouvoirs, je parle des commissaires du havre de Toronto, j'aimerais savoir quelle est leur sphère de compétence dans la région du havre de Toronto. Quel type et quel degré de contrôle ils exercent sur la région du havre de Toronto?

Pourrait-on nous renseigner là-dessus, s'il-vous-plaît?

M. Forrestall: Je demanderais à M. Stockfish de vous répondre parce que je pourrais être trop généreux à leur égard. Je vous dirai cependant, sénateur, que je n'en voudrais pas à Halifax.

Le sénateur Graham: Vous en voudriez toutefois à Dartmouth.

M. Brian Stockfish, avocat conseil, ministère des Transports: Pour commencer, sénateur, je vous renvoie à l'article 5 du projet de loi dont les dispositions traitent de l'expropriation d'une façon générale. Comme vous le savez, le paragraphe 5(1) se rapporte aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer. Ce n'est que pour des raisons de procédure. Si vous lisez le paragraphe 5(1), le pouvoir d'expropriation, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, est précisé en ces termes:

> ... compte tenu des adaptations de circonstance, à l'acquisition par les commissaires, par expropriation, des servitudes ou droits visés à l'alinéa 4*d*).

Le sénateur Stollery: Oui, je comprends. Pour l'édification de mes collègues, j'aimerais en savoir un peu plus sur les commissaires du havre de Toronto et sur le rôle qu'ils remplissent dans la région du havre.

Nous pourrons revenir à la question de l'expropriation lorsque nous serons mieux informés sur ceux à qui nous conférons ces droits.

[*Text*]

I did not see any reference to that in the testimony given before the committee of the other place because I think many people were absent at the time.

Mr. Forrestall: If you would give me five minutes to glance through the act itself respecting the Toronto Harbour Commissioners, assented to, if I may say, on May 2, 1939, I might be able to give you a little more information on that.

I only have one copy of this with me, but I do have copies of the Toronto Harbour Commissioners Act, and an Act to Amend and Consolidate Acts Relating to the Harbour of Toronto, amended to May 19, 1911. If they would be of benefit to the members of the committee, I would be pleased to have them distributed.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, is the essence of Senator Stollery's question, with due respect: Is the Toronto Harbour Commission the biggest land grabber since the Louisanna Purchase?

Senator Stollery: I would like to know a little more about the Toronto Harbour Commission. I realize that Mr. Forrestall may not be aware of that, and I do not mean that, in any sense, in a critical way but can someone tell us who we are giving these quite extensive powers to and what role do they play in the harbour area of the Municipality of Metropolitan Toronto? I think that is a reasonable question.

Mr. Forrestall: I could probably give you a reasonable answer. I might ask our legal counsel to answer because, in a sense, I might be misinterpreting and he might be able to consolidate it. I can certainly give you some parameter of their powers to act dating back to 1939. Perhaps, Mr. Chairman, if Senator Stollery had another area that he would care to explore that would take five minutes, that would allow counsel to respond to this question. If he has an answer to it right now, short of reading it, that would be the extent of my participation.

The Deputy Chairman: That would be in order but, as I hear the crossfire, 1939 is 1939; What is the expropriation deal at the moment?

Senator Stollery: I am not trying to be clever or anything like that, because it would, for me, be impossible but I have had a small acquaintance with the Toronto Harbour Commission and have found them to be known as a group that has not been particularly responsive to public pressure because they have been rather insulated in the way of their appointments. I did note, when Mr. Forrestall read his introduction, that that has partially been changed and I think that that is a good thing. However, the Toronto Harbour Commission, as I understand it, operates with a very free hand over, as I remember it, all of the lands that have been reclaimed south of Union Station, as you go down that small embankment, and there are great questions of title involved. Having done the assembly for the Toronto Harbourfront Park, I remember something about that and the reason I wanted to have all of these things laid out very clearly—more clearly than I thought they were being laid out in the House of Commons committee—was because we are

[*Traduction*]

Je n'ai relevé aucune allusion à cette question dans les témoignages qui ont été présentés au comité de l'autre endroit et, à mon avis, sans doute parce que beaucoup étaient absents à ce moment.

M. Forrestall: Donnez-moi cinq minutes pour revoir en vitesse les dispositions de la loi concernant les commissaires du havre de Toronto qui a été promulguée le 2 mai 1939, et je pourrai vous renseigner d'une façon plus précise.

Je n'ai qu'un exemplaire de cette loi avec moi, mais j'en ai plusieurs de la loi concernant les commissaires du havre de Toronto et de la loi modifiant et regroupant les lois relatives au havre de Toronto, laquelle a été modifiée le 19 mai 1911. Si les membres du Comité y voient une certaine utilité, je serai heureux de leur en remettre des exemplaires.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, le sénateur Stollery cherchait-il à savoir avec tout le respect que je lui doit, si les commissaires du havre de Toronto sont les plus gros acheteurs fonciers depuis l'acquisition de la Louisiane?

Le sénateur Stollery: J'aimerais en connaître un peu plus sur les commissaires du havre de Toronto. Peut-être M. Forrestall n'est-il pas au courant, et je ne veux pas le critiquer pour cette raison, mais quelqu'un peut-il nous dire à qui nous conférons ces pouvoirs plutôt étendus et quel rôle les commissaires jouent dans la région du havre de la municipalité du grand Toronto? Je crois que ma question est raisonnable.

M. Forrestall: Je pourrais probablement vous donner une réponse raisonnable. Mais je préfère que notre avocat conseil vous réponde parce que, en un sens, il est possible que mon interprétation soit erronée et qu'il soit mieux placé que moi pour vous résumer la question. Toutefois, je peux vous expliquer en quoi ont consisté leurs pouvoirs depuis 1939. Monsieur le président, peut-être le sénateur Stollery voudrait-il me poser une autre question afin de donner au conseiller quelques minutes pour répondre. S'il peut répondre immédiatement, mon intervention s'arrêtera là.

Le vice-président: Oui, c'est possible mais, comme vous êtes pris dans un feu roulant de questions; je vous signale que 1939 c'est 1939; quels sont les termes de l'expropriation qui nous intéressent aujourd'hui?

Le sénateur Stollery: Je n'essaie pas de faire le malin parce que je n'en suis pas capable; mais les quelques rapports que j'ai eus avec les commissaires du havre de Toronto m'ont permis de me rendre compte qu'ils ont la réputation de n'être pas très sensibles aux pressions du public celui-ci n'ayant rien à voir avec leur nomination. J'ai toutefois remarqué, lorsque M. Forrestall a lu son exposé, que cela avait changé en partie et je crois que c'est pour le mieux. Cependant, si je comprends bien, les commissaires du havre de Toronto ont carte blanche et administrent à leur gré, si je me souviens bien, toutes les terres qui ont été bonifiées au sud de la gare Union en dévalant le talus. Les titres de propriété posent beaucoup de difficultés à cet égard. Ayant participé à l'assemblée du Toronto Harbourfront Park, il me reste quelques souvenirs à ce sujet. La raison pour laquelle je voudrais que tous ces points soient éclaircis, plus qu'on ne l'a fait au comité de la Chambre des communes, c'est qu'il s'agit, en l'occurrence, de plusieurs milliers d'acres

[*Text*]

talking about several thousand acres of some of the most valuable land in Canada, and some of my colleagues here may not be aware of that. Therefore when dealing with a group such as this, which has not, after all, had a great track record for listening to whatever was being said by the municipality or by people in the area, I think the Senate should know a little more about the background before we give such a group what appears to me to be the right to expropriate someone who may be in the flight path, depending on whose opinion you may listen to. In any event, that is how I read this thing. Is that correct? Are we giving this right to the Toronto Harbour Commissioners, who are responsible to three bodies: the municipality, the federal government and, of all things, the Board of Trade—

Senator Turner: Where does it say that?

Senator Stollery: It says so in the system of appointments to the Toronto Harbour Commission. One of them is appointed by the Governor in Council upon the recommendation of the Board of Trade of Metropolitan Toronto. I would just like some expanded explanation on that.

Mr. Stockfish: Senator Stollery, frankly I am not in a position to speak generally of the activities of the Toronto Harbour Commission. I focussed my attention and my activities with respect to the Island Airport. However, I can say that, generally speaking, their responsibilities are to manage and to operate all activities within the Toronto Harbour area. You are quite right in stating that they own substantial property within the waterfront area, but they are just one player among many that are owners of waterfront property and island property. You are quite right that it is a jurisdictional morass and that there are many property owners involved in the development of the Toronto waterfront.

With respect, however, to the Toronto Island and the Island Airport itself, the Toronto Harbour Commissioners are one of three property owners. For that purpose, I prepared some comments for the House of Commons committee and I have also made copies and distributed them to the members of this committee. Attached to these comments, you will see a copy of a registered plan which has been filed in the Land Registry Office in Toronto. There are nine parts on this plan and if I review it very quickly, it might give you a better idea just who the players are with respect to the Toronto Island Airport.

Senator Stollery: I think that would be interesting.

Mr. Stockfish: Parts 4, 6, 8 and 9, which comprise the bulk of the airport property, are owned by the City of Toronto.

Senator Stollery: Parts 4, 6,—?

Mr. Stockfish: Parts 4, 6, 8 and 9. Parts 1, 3, and 7 are owned by the Toronto Harbour Commissioners. Part 3 is a very small property at the upper left corner of the Island Airport.

Senator Stollery: I see, so the Toronto Harbour Commission has title to what appears to me to be certainly more than half of the Toronto Island Airport, is that correct?

[*Traduction*]

de terres qui comptent parmi les plus chères au Canada, et certains de mes collègues ne le savent peut être pas. Comme il s'agit donc d'un groupe qui, après tout, n'a pas l'habitude de prêter l'oreille à ce que dit la municipalité ou les résidants de la région, j'estime que le Sénat devrait être un peu mieux renseigné avant de lui conférer ce qui me semble être le droit d'exproprier quiconque pourrait se trouver sur la trajectoire, tout dépendant de l'opinion qu'on vous donnera. Quoi qu'il en soit, c'est ainsi que je vois les choses. Ai-je raison? Le projet de loi accorderait-il ce droit aux commissaires du havre de Toronto, lesquels sont coupables envers trois organismes: la municipalité, le gouvernement fédéral et, par dessus tout, le Board of Trade . . .

Le sénateur Turner: Où avez-vous lu cela?

Le sénateur Stollery: Dans le processus de nomination des commissaires. L'un d'eux est nommé par le gouverneur en conseil sur la recommandation du Board of Trade du Grand Toronto. J'aimerais que l'on nous donne plus de détails à ce sujet.

M. Stockfish: Sénateur Stollery, je ne suis franchement pas en mesure de vous décrire d'une façon générale les activités des commissaires du havre de Toronto. Je me suis surtout intéressé à l'aéroport des îles. Toutefois, je vous dirai qu'ils sont chargés de diriger et de gérer toutes les activités de la région du havre de Toronto. Vous avez tout à fait raison de dire qu'ils ont de grandes propriétés en bordure du lac, mais il y a beaucoup d'autres propriétaires qui possèdent des terres en bordure du lac et des résidences sur les îles. Vous avez raison de dire que la question de compétence est un casse-tête et que de nombreux propriétaires participent à l'aménagement des terres qui bordent le lac.

Toutefois, en ce qui concerne les îles de Toronto et l'aéroport des îles à proprement parler, les commissaires du havre de Toronto sont l'un des trois propriétaires fonciers. Pour cette raison, j'ai préparé un exposé à l'intention du comité de la Chambre des communes et j'en ai fait des exemplaires que j'ai remis aux membres de votre comité. Vous y trouverez annexé un plan qui a été enregistré auprès du Bureau de l'Enregistrement, à Toronto. Ce plan se divise en neuf sections et lorsque je vous l'aurai expliqué brièvement, vous aurez une meilleure idée des parties en cause qui s'intéressent à l'aéroport des îles de Toronto.

Le sénateur Stollery: Ce serait intéressant.

M. Stockfish: Les sections 4, 6, 8 et 9, qui regroupent la majeure partie de la propriété aéroportuaire, appartiennent à la Ville de Toronto.

Le sénateur Stollery: Vous avez dit les sections 4, 6 et?

M. Stockfish: Les sections 4, 6, 8 et 9. Les sections 1, 3 et 7 appartiennent aux commissaires du havre de Toronto. La section 3 est une très petite propriété située dans le coin supérieur gauche de l'aéroport des îles.

Le sénateur Stollery: Je vois; les commissaires du havre de Toronto possèdent donc des titres de propriété à l'égard de ce qui semble représenter plus de la moitié de l'aéroport des îles de Toronto, n'est-ce pas?

[*Text*]

Mr. Stockfish: Yes, that is correct. Finally, the Minister of Transport himself owns parts 2 and 5, which are a small part, again, in the upper left corner and part 5 is in the upper right corner, so they are relatively smaller tracts of land.

Senator Stollery: If it was decided—presumably by the Ministry of Transport—that a flyway from the Toronto Island Airport went towards buildings and someone felt that there was something unsafe, then we are giving the Toronto Harbour Commissioners the right of expropriation. Is that the idea? Let us be clear about that. After all, we are talking about an area that is very close to a large industrial part of the city. The Toronto Island is separated from the mainland by two gaps. There is what we call the western gap and the eastern gap. One of those was artificial and the other one was natural. Therefore, as I understand this, it could be decided, with the increase of traffic at the Toronto Island Airport—and there has been an increase, although not a large one—that the Harbour Commissioners could then expropriate someone's building within a few hundred yards of the lakefront. Is that right?

Mr. Stockfish: No.

Senator Stollery: No?

Mr. Stockfish: There are airport zoning regulations in place around the Toronto Island Airport. These are made by the Minister of Transport under the Aeronautics Act. These restrict buildings and any other obstacles that may interfere with traffic to and from the Toronto Island Airport.

Senator Stollery: Those, however, are all older buildings, so there really would not be very many new buildings. We are really talking about existing buildings so therefore, as traffic patterns might change in relation to the airport, it could then be decided that some of these buildings—many of which have been there since around the time of the First World War—could be expropriated. Is that right? There are no new buildings around there.

Mr. John Howard, Special Project Officer, Policy and Strategic Planning (Air), Department of Transport: I would like to add that the flight paths at the Island Airport again are set by the Ministry of Transport and followed by all of the commercial carriers. These flight paths take into consideration the close proximity of Pearson International Airport. Therefore the likelihood of those patterns changing, even if the location of the runways permitted, would be highly unlikely.

Senator Stollery: I live at the corner of Dovercourt and College, which is about a mile and a half from the Toronto Island Airport, and those planes fly over my house all the time. They come straight north right into what would be the flight path from Pearson International Airport. In other words, Pearson International Airport is here (indicating) and the Toronto Island Airport is here (indicating) and those STOL planes take off from the Island Airport and come straight north, right over my house, before they turn off towards Ottawa. I watch them from my back yard. I do not mean to be unnecessarily

[*Traduction*]

M. Stockfish: Oui, c'est exact. Enfin, le ministre des Transports possède les sections 2 et 5 lesquelles constituent également une petite partie de l'ensemble, le premier se situant dans le coin supérieur gauche et l'autre dans le coin supérieur droit. Vous voyez que ce sont des bandes de terre relativement petites.

Le sénateur Stollery: Si le ministre des Transports décidait, par exemple, qu'une piste d'envol de l'aéroport des îles de Toronto qui va en direction d'immeubles avoisinants, présente des dangers, alors nous accorderons aux commissaires du havre de Toronto le droit d'expropriation. Est-ce bien cela? Soyons clairs. Après tout, nous discutons d'une région qui est à proximité d'un grand secteur industriel de la ville. L'île de Toronto est séparée de la terre ferme par deux bras, celui de l'ouest qui a été créé artificiellement, et celui de l'est qui est le résultat de causes naturelles. Par conséquent, si je comprends bien, on pourrait décider, vu l'augmentation du trafic à l'aéroport des îles de Toronto—et il y a effectivement eu une légère augmentation, —que les commissaires du havre pourraient exproprier quiconque bâtirait une demeure à quelques centaines de verges du bord du lac. Est-ce exact?

M. Stockfish: Non.

Le sénateur Stollery: Non?

M. Stockfish: Certains règlements de zonage établis par le ministre des Transports en vertu de la Loi sur l'aéronautique s'appliquent aux terres qui entourent l'aéroport des îles de Toronto. Ils interdisent la construction d'immeubles et de tout autre obstacle qui risque de gêner la circulation aérienne, du départ ou d'arrivée, de l'aéroport des îles de Toronto.

Le sénateur Stollery: Mais tous ces immeubles sont vieux et il n'y a pas beaucoup de nouvelles constructions. En fait, nous discutons des immeubles qui existent déjà de sorte que, à mesure que changeront les circuits d'atterrissage et de départ il sera possible de décider ensuite d'exproprier certains de ces immeubles dont beaucoup remontent à la Première guerre mondiale. N'est-ce pas? Il n'existe aucun nouvel immeuble dans ce secteur.

M. John Howard, agent des Projets spéciaux, politique et planification stratégiques (Air), ministère des Transports: J'aimerais ajouter que les trajectoires de vol à l'aéroport des îles de Toronto sont établis par le ministre des Transports et respectés par tous les transporteurs commerciaux. Ces trajectoires tiennent compte de la grande proximité de l'aéroport international Pearson. Par conséquent, la modification de ces trajectoires, même si les postes le permettaient, reste très improbable.

Le sénateur Stollery: J'habite à l'angle Dovercourt et College, c'est-à-dire à un mille et demi de l'aéroport des îles de Toronto et je suis bien placé pour vous dire que les avions volent tout le temps au-dessus de ma maison. Ils vont directement vers le nord et traversent ce qui serait la trajectoire de l'aéroport international Pearson. Autrement dit, l'aéroport Pearson se trouve ici (pointant du doigt) et l'aéroport des îles de Toronto se trouve là, et les avions ADAC qui décollent de l'aéroport des îles se dirigent directement vers le nord et survolent ma maison juste avant de bifurquer vers Ottawa. Je les

[*Text*]

obstructive, and the fact that those passenger planes take off over my house does not bother me, but that was not the case before we brought in the STOL service. They did not fly over my house because they did not have a commercial service. Will we find ourselves in a situation, as this service becomes a little more commonly used, that expropriation will become more common?

Mr. Forrestall: I have no hesitation, senator, in indicating to you—and God knows that we all stand to be corrected—that the purpose of the expropriation clause is simply to provide a means by which to extend landing navigational systems to areas of land that are not presently held by the Ministry of Transport or, for this purpose, the Toronto Harbour Commission. What we are talking about is a little chunk of land on which we might put a monument and upon which we might base a microlanding system, or some other air navigational aid. That was the intent of this clause. Any expansion of that to involve a glide path which might include land on the mainland is not considered, in my view. I think that is why, quite appropriately, the terms of the lease specifically forbid the use of the runway by jet aircraft except, of course, in time of extreme emergency, under very close and considered arrangements with respect to the air show at the Canadian National Exhibition site or for medical evacuation purposes, which are highly unlikely. I recognize your concern, senator, but I think that, in the wisdom of the parties back in 1982-83, that was the only concern, that it was for the space upon which to locate adequate navigational systems. Again, this matter addresses safety.

Senator Stollery: Of course, we are all concerned about airplanes flying safely. I have had it clearly spelled out to me that we are, in the name of safety—which, of course, we are all in favour of—saying to people who, let us be clear about it, have a track record of inefficiency in terms of running Toronto harbour, that they have the right to expropriate. We might say that clause 7 of this bill prohibits the landing or taking off of jet-powered aircraft, but we have to remember that jets already take off. Executive jets do so, do they not?

Mr. Howard: No, absolutely no jets whatsoever, since June of 1983, have flown out of this airport. There has been one exception, that of an American jet coming in. The pilot was unaware of the landing provisions.

Mr. Forrestall: Ironically, it might be pointed out, senator, that, with the advent of increasing engine technology, certain types of jets are even quieter than turbo fan or turbo prop aircraft.

Senator Stollery: I do not have any quarrel with the airplanes. I am simply concerned that we know what we are doing. I did not read, in the evidence put before the committee of the other place, that it was clearly spelled out. I think that we should know what we are giving to the Toronto Harbour

[*Traduction*]

observe de mon jardin. Je ne veux pas poser des obstacles inutilement et le fait que ces avions de passagers décollent au-dessus de ma maison ne me gêne pas, mais ce n'était pas le cas avant l'instauration du service ADAC. Les avions ne survolaient pas ma maison parce qu'il n'y avait pas de service commercial. Nous retrouverons-nous dans une situation où l'expropriation deviendra chose courante à mesure que ce service deviendra plus courant?

M. Forrestall: Je m'empresse de vous signaler sénateur, et Dieu sait combien nous nous trompons, que la disposition relative à l'expropriation a pour seul objet d'offrir un moyen d'étendre les systèmes d'aide à l'atterrissage aux terrains qui n'appartiennent pas au ministère des Transports ni aux commissaires du havre de Toronto. Il s'agit d'une parcelle de terrain sur laquelle nous pourrions construire un socle et installer un système d'atterrissage à hyperfréquences ou tout autre instrument de navigation aérienne. C'est à cela que se résumait la disposition. Il ne s'agit pas, que je sache, de créer une trajectoire de descente qui comprenne une bande de terre sur le continent. Je crois que c'est pourquoi, et à raison, les conditions du bail interdisent expressément l'accès des pistes aux avions à réaction sauf, bien entendu, dans des situations d'extrême urgence, pour des spectacles aériens sur les lieux de l'Exposition nationale canadienne auquel cas il faut se conformer à des règles bien précises, ou encore pour une évacuation pour raisons médicales, ce qui est très improbable. Je comprends que vous soyez inquiet, sénateur, mais je pense que, dans leur sagesse, les parties en cause voulaient uniquement, en 1982-1983, trouver un endroit propice à l'installation de systèmes de navigation adéquats. Une fois encore, il faut assurer la sécurité.

Le sénateur Stollery: Bien entendu, nous voulons tous que les avions volent dans des conditions sécuritaires. On m'a dit et répété qu'au nom de la sécurité, qui nous tient tous à cœur bien entendu, nous accorderions le droit d'exproprier à des gens qui, soyons francs, se sont toujours montrés d'une inefficacité exceptionnelle en ce qui concerne l'exploitation du havre de Toronto. Nous pourrions dire que l'article 7 du projet de loi interdit l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs à réaction, mais il ne faut pas oublier que des avions à réaction ont déjà accès à l'aéroport, les avions d'affaires par exemple, n'est-ce pas?

M. Howard: Non; depuis juin 1983, pas un seul avion à réaction n'a décollé de cet aéroport. La seule exception à la règle était un avion à réaction américain dont le pilote ne connaissait pas les règlements en matière d'atterrissage.

M. Forrestall: Je signalerai au sénateur qu'assez étrangement et compte tenu du progrès technologique dans la fabrication des moteurs, certains types d'avions à réaction sont plus silencieux que les réacteurs à double flux et les turbo-propulseurs.

Le sénateur Stollery: Je n'ai rien contre les avions. J'aimerais tout simplement que nous sachions ce que nous faisons. D'après les témoignages entendus par le comité de l'autre endroit, ce n'était pas clair. A mon avis, il faudrait savoir quelles prérogatives nous donnons aux Commissaires du havre de

[*Text*]

Commission, which is not elected by anybody. We are giving to it the right of expropriation.

Mr. Forrestall: No, senator, if I might correct you, I would refer you to the lease. My understanding is that we are making available the right of expropriation to the parties to the lease.

Mr. Stockfish: Senator, perhaps I could continue from there. I do not think it could fairly be said that the Toronto Harbour Commissioner is exercising enormous expropriation powers with respect to property in the area. The expropriation powers are very much limited by the bill and by the agreement. As I said in my opening comments, the expropriation power in clause 5 of the bill is very much dependent upon the powers of the commissioner under clause 4; specifically, paragraph 4.(d), which indicates that the powers of expropriation must be used for certain purposes. Those purposes are to enforce those airport zoning regulations I was talking about earlier, which are for the purpose of safe landings and takeoffs from Toronto Island airport. They can be used for no other purpose. Furthermore, they must be with respect to lands that are adjacent to or in the vicinity of the island airport. Therefore, it is just not conceivable that the harbour commissioners will exercise their expropriation powers with reckless abandon. It must be for that particular purpose.

Subclause 5.(2) restricts the power with respect to properties that are owned by the city of Toronto in the vicinity of the island airport. The expropriation power may not be used with respect to those properties without the consent of the city of Toronto. Of course, the city of Toronto is a major player and, obviously, properties are not going to be acquired without the consent of the city.

The Deputy Chairman: If I may interject, both Mr. Forrestall and Mr. Stockfish said that it would be unlikely that expropriation would take place. Is there nothing at all in the legislation which limits this power? Does the power extend over 50 years?

Mr. Stockfish: Yes, the lease is for a 50-year term from 1983.

The Deputy Chairman: I wonder whether there is anything hard and firm, within the legislation, which might limit this power of expropriation?

Mr. Forrestall: Perhaps I will quote from subclause 5.(2). It may be of interest, senator, for the record:

> The Commissioners shall not, except with the prior written consent of the Corporation of the City of Toronto, exercise the power of expropriation described in paragraph 4(d) in relation to the lands and premises that are identified in a Lease Agreement entered into on June 30, 1983 by the Corporation, the Toronto Harbour Commissioners and Her Majesty in right of Canada and filed as No. 117247 in the Legal Registry Office, Department of Transport, Ottawa.

I hope that men of goodwill and good attitude have appropriately protected what otherwise would be of very real concern.

[*Traduction*]

Toronto, qui ne sont élus par personne. Nous leur donnons le droit d'expropriation.

M. Forrestall: Non, sénateur; je vous prierais de regarder le bail. Sauf erreur, nous donnons le droit d'expropriation aux signataires du bail.

M. Stockfish: Sénateur, permettez-moi de poursuivre. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire que les Commissaires du havre de Toronto exercent d'énormes pouvoirs d'expropriation en ce qui concerne les propriétés de la région. Ces pouvoirs sont très limités par le projet de loi et par l'entente. Comme je l'ai dit dans mon exposé du début, les pouvoirs d'expropriation décrits à l'article 5 du projet de loi sont dans une très large mesure tributaires des pouvoirs accordés aux Commissaires à l'article 4, plus précisément à l'alinéa 4*d*) qui indique que les pouvoirs d'expropriation ont pour objectif d'assurer l'observation des règlements pris par le ministère des transports dont j'ai parlé plus tôt, afin d'assurer la sécurité des décollages et des atterrissages à l'aéroport des îles de Toronto. Aucun autre motif ne peut justifier l'expropriation. En outre, celle-ci ne peut viser que les terrains contigus à l'aéroport ou voisins de celui-ci. Par conséquent, il est tout simplement impensable que les Commissaires du havre de Toronto se serviront de leurs pouvoirs d'expropriation de façon désinvolte. L'expropriation ne peut se faire que dans le seul but énoncé dans le projet de loi.

Le paragraphe 5(2) limite l'exercice de ce pouvoir aux propriétés appartenant à la ville de Toronto dans le voisinage de l'aéroport. Le pouvoir d'expropriation ne peut être exercé à l'égard de ces propriétés sans le consentement de la ville de Toronto. Il est évident qu'étant le principal partenaire, la ville de Toronto n'acceptera pas de laisser exproprier ses propriétés sans son consentement.

Le vice-président: Je m'excuse, mais M. Forrestall et M. Stockfish ont tous les deux dit qu'il est peu probable qu'il y ait expropriation. Y a-t-il une disposition du projet de loi qui limite ce pouvoir? Ce pouvoir sera-t-il maintenu pendant 50 ans?

M. Stockfish: Oui, le bail a une durée de 50 ans, à partir de 1983.

Le vice-président: Je me demande s'il y a quelque chose de clair et précis dans le projet de loi qui limite ce pouvoir d'expropriation?

M. Forrestall: Je vous cite le paragraphe 5(2). Il serait bon, sénateur, qu'on en fasse état au compte-rendu:

> Les commissaires ne peuvent, sauf consentement écrit préalable de la Ville de Toronto, exercer les pouvoirs d'expropriation visés à l'alinéa 4*d*) à l'égard des terrains et des locaux qui sont désignés dans le bail conclu le 30 juin 1983 entre la Ville, eux-mêmes et Sa Majesté du chef du Canada et enregistré sous le numéro 117247 au Bureau de l'Enregistrement du ministère des Transports, à Ottawa.

J'ai bon espoir qu'en toute bonne volonté et bonne foi les légistes auront su prévoir une protection adéquate dans certains cas qui auraient pu par ailleurs être vraiment problématiques.

[*Text*]

The Deputy Chairman: Thank you. Sentor Graham?

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. May I ask Mr. Forestall, or one of the witnesses: Who pays for the operations of the Toronto Harbour Commission?

Mr. Howard: Under the terms of the lease agreement, the Transport Canada is responsible for the operating deficits and any capital expenditures.

Senator Graham: Of the airport itself?

Mr. Howard: Yes strictly of the airport.

Mr. Forestall: Just the airport itself and its navigational aids.

Senator Graham: Again, the Toronto Harbour Commissioners, as I understand it, are responsible to the City of Toronto and the federal government through the Department of Transport?

Mr. Howard: For the operation of the airport?

Senator Graham: Yes.

Mr. Howard: They own and operate the airport. Under the terms of the lease agreement they are expected to operate the airport to the satisfaction of the Minister of Transport. Provisions exist in the lease for the Minister of Transport to take over the operation of the airport at his will.

Senator Graham: Three of the commissioners are appointed by the City of Toronto?

Mr. Howard: Yes, I believe so.

Senator Graham: One by the Governor in Council and the other by Governor in Council through the recommendation of the Toronto Board of Trade.

Mr. Howard: Board of Trade, or the Metropolitian Board of Trade, I believe it is called.

Senator Graham: Can you tell us what the financial situation has been recently with respect to the airport?

Mr. Howard: The airport itself, over the last couple of years, has been running an operating deficit of between $350,000 and $450,000 a year.

Senator Graham: You do not happen to know what the gross revenue would be?

Mr. Howard: The gross revenue for 1983 were about $650,000. In 1984 it was $585,000. I can give you the expenditures also.

Senator Graham: No. I am looking for general ballpark figures. You say that jets are not permitted, that there was one case where an American jet came in because the pilot did not know the restrictions which pertain to the Island Airport. What kind of carriers are going in there? Who are the carriers—what companies are using it at the present time, apart from individually owned aircraft?

Mr. Howard: Again, as you know the majority of aircraft at Toronto Island is small, general aviation aircraft privately owned. The major carrier providing air service out of Toronto

[*Traduction*]

Le vice-président: Merci beaucoup. Sénateur Graham, à vous la parole.

Le sénateur Graham: Merci beaucoup, Monsieur le président. Pourrais-je demander à M. Forestall, ou à un de de nos témoins, de nous dire qui paie pour l'administration de la Commission du havre de Toronto?

M. Howard: En vertu des conditions du bail, c'est Transports Canada qui assume le déficit d'exploitation et les dépenses d'immobilisation.

Le sénateur Graham: De l'aéroport?

M. Howard: Oui, je parle uniquement de l'aéroport.

M. Forrestall: Plus précisément, de l'aéroport et de ses installations de navigation.

Le sénateur Graham: Encore une fois, les Commissaires du havre de Toronto relèvent, si j'ai bien compris, de la Ville de Toronto et du gouvernement fédéral par l'intermédiaire du ministère des Transports, n'est-ce pas?

M. Howard: Pour l'exploitation de l'aéroport?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Howard: Ce sont eux qui possèdent et exploitent l'aéroport. En vertu des conditions du bail, ils sont censés exploiter l'aéroport à la satisfaction du ministre des Transports. Le bail prévoit que le ministre des Transports peut reprendre cette exploitation à son compte, s'il le veut.

Le sénateur Graham: Trois commissaires sont nommés par la ville de Toronto?

M. Howard: Oui, je crois.

Le sénateur Graham: L'un deux est nommé par le Gouverneur en conseil et l'autre par le Gouverneur en conseil sur la recommandation du Board of Trade de Toronto.

M. Howard: Plus précisément du Metropolitan Board of Trade, comme on l'appelle.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous donner une idée de la situation financière récente de cet aéroport?

M. Howard: Au cours des deux dernières années, l'aéroport a enregistré un déficit d'exploitation de 350 000 à 450 000 $ par an.

Le sénateur Graham: Sauriez-vous, par hasard, quels seraient ses revenus bruts?

M. Howard: En 1983, ils étaient d'environ 650 000 $ en 1984, de 585 000 $. Je puis vous donner aussi le chiffre des dépenses si vous voulez.

Le sénateur Graham: Non, je voulais simplement avoir une idée approximative. Vous dites que les avions à réaction n'y sont pas admis. Par ailleurs, un avion à réaction américain y aurait atterri parce que le pilote n'était pas au courant des restrictions qui régissent l'aéroport des îles. Quel genre de transporteurs accommode-t-il? Quels avions et quelles sociétés aériennes l'utilisent à l'heure actuelle, à part les avions privés?

M. Howard: Je le répète, la majorité des avions qui atterrissent à l'aéroport des îles de Toronto sont, comme vous le savez, des petits avions de transport général, qui sont de propriété privés. Le plus gros transporteur qui utilise l'aéroport des îles de

[*Text*]

Island is City Express. It operates predominately Dash-7 and Dash-8 aircraft, and also 19-seater Saunders aircraft.

Senator MacDonald (Halifax): I have a supplementary to that, Mr. Chairman. Did I read somewhere that this was the ninth busiest airport in Canada?

Mr. Howard: In terms of take off and landing, yes. That, again, is explained by the large general aviation population at the airport. It is not made up predominately of commercial air services.

Senator MacDonald (Halifax): Explain that to me again. You said it was the ninth busiest airport?

Mr. Howard: In terms of aircraft movements, take-off and landing.

Senator MacDonald (Halifax): It does not mean people?

Mr. Howard: No.

Senator MacDonald (Halifax): I see.

Mr. Howard: It is strictly in terms of aircraft movements.

Senator MacDonald (Halifax): So one tiny aircraft means the same as a jumbo?

Mr. Howard: That is right. If you have a flying school which exists at the air and they are out practising,—then take-off and touch landings, or whatever, all add up to aircraft movement.

Senator MacDonald (Halifax): I see.

Senator Graham: Is that volume expected to increase sharply? Obviously it will increase over the years, but what are the projections for, say, the next five years?

Mr. Howard: The aircraft movements are expected to increase but not dramatically. They will probably rise from 150,000, for the last recorded year, to about 200,000 by the end of this decade. It is forecast that there will be a larger increase obviously, in passengers using the airport, because of the commercial air services that have been introduced in the last couple of years.

Senator Graham: I understand that a number of witnesses appeared before the committee in the other place. What was the nature of their testimony? Were they in support of the legislation, or were a number of them opposed to it—for example, the residents of the island, the residents of downtown Toronto?

Mr. Howard: I think that obviously there are people on the island itself who were concerned, from an environmental point of view, that the operations of the airport did not expand and cause them a lot of discomfort. I am not aware of any representation from the downtown Toronto area that has objected to the lease agreement or to the act. The City of Toronto, of course, strongly supports both the act and is a signatory to the lease agreement.

Senator Graham: How many residents would there be on the island?

[*Traduction*]

Toronto est City Express. Il utilise surtout des Dash-7 et des Dash-8 et un Sanders à 19 places.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'aurais une question supplémentaire, monsieur le président. Se pourrait-il que j'ai lu quelque part que cet aéroport soit la neuvième aéroport au Canada pour l'achalandage?

M. Howard: Oui, par rapport au nombre d'atterrissages et de décollages. Cela est dû, encore une fois, au grand nombre de particuliers qui utilisent l'aéroport. Il n'est pas surtout fréquenté par les sociétés aériennes commerciales.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourriez-vous m'expliquer à nouveau ce que vous entendez par neuvième aéroport en termes d'achalandage?

M. Howard: Je parle du trafic aérien; des atterrissages et des décollages.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pas question des voyageurs alors?

M. Howard: Non.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vois.

M. Howard: Je parle strictement du trafic aérien.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Par conséquent, le plus petit avion est sur le même pied qu'un gros porteur?

M. Howard: Exactement. Par exemple, si une école de pilotage donne ses cours pratiques à l'aéroport, ses décollages et ses atterrissages comptent tous dans les statistiques du trafic.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vois.

Le sénateur Graham: Ce volume est-il censé augmenter considérablement? Il augmentera certes avec les années, mais quelles sont les projections pour les cinq prochaines années?

M. Howard: Le trafic aérien est censé augmenter, mais pas spectaculairement. Les mouvements passeront probablement de 150 000 qu'ils étaient la dernière année, à environ 200 000 à la fin de cette décennie. On prévoit une augmentation plus importante évidemment du nombre de passagers qui utilisent l'aéroport, vu que certaines sociétés aériennes ont commencé à y offrir un service-voyageur ces deux dernières années.

Le sénateur Graham: Sauf erreur, un grand nombre de témoins ont comparu devant le comité de l'autre endroit. De quelle nature étaient leurs témoignages? Étaient-ils d'accord sur l'adoption du projet de loi ou étaient-ils nombreux à s'y opposer? Ainsi, dans quel sens ont témoigné les résidants des îles et les résidants du centre-ville de Toronto?

M. Howard: De toute évidence, certaines personnes des îles ont manifesté des inquiétudes au sujet de l'environnement. Ils appréhendaient, entre autres, que l'aéroport ne soit pas agrandi et qu'ils en soient incommodés. Je n'ai pas eu vent que des résidants du centre-ville de Toronto aient manifesté une opposition quelconque à l'endroit du bail ou du projet de loi. Naturellement, la ville de Toronto appuie fortement la loi en tant que signataire du bail.

Le sénateur Graham: Combien de résidants y a-t-il sur les îles?

[*Text*]

Mr. Howard: I cannot answer that. I think it would be less than 1,000.

Senator Graham: Would it be your opinion that these people, if we invited them to this committee, would still be objecting; or have they been accommodated in any way with respect to the noise problem and the other environmental problems they have raised?

Mr. Howard: I certainly would not want to speak on their behalf, but I think the opportunity they had to appear before the committee, enabled them to better understand the terms and the conditions of the lease agreement. I would hope that there is a level of comfort in their understanding that the lease agreement certainly puts restrictions on the growth of the airport and bans certain aircraft.

Senator Stollery: How many of them came to the committee? I thought I only read the testimony of—was there one or two? I could be mistaken. I am sorry, I did not mean to interrupt.

Mr. Forrestall: If it is of some interest to you, I can indicate to you who did appear. From City Express we had Mr. Papalardo. Mr. John Bosa from Pearson International Airport.

Senator Stollery: Well, that is the airline.

Mr. Forrestall: We had Mr. Riff Mason an ornithologist—a bird specialist. From the Conservation Council of Ontario we had Simon Miles, President. From the Royal Ontario Museum, Ross James, the Assistant Curator.

Mr. Howard: We had a gentleman who represented the President of the Toronto Island Residents Association.

Senator Stollery: I would just interject, Mr. Chairman, and say that I am glad this is getting an airing—because this is what happens with something like the Toronto Harbour Commission. Basically most people do not know what is happening until they have to deal with them—I do not mean to exaggerate, but it has happened—until someone gets a notice of expropriation, and they are dealing with this rubbery organization that they can never quite track down. The groups that appeared before the committee in the other place had particular interests of their own; but I would not call them a cross-section of people. I know the reason why. It is because whenever you deal with something to do with the Toronto Harbour Commission, nobody really understands it; and when I read the bill, I had difficulty in trying to understand what, in fact, is a very legal question. As Senator MacDonald knows, I could not really figure out whether it should go to Consititutional and Legal Affairs or to the Committee on Transport and Communications, because it could easily come under both definitions. However, I did not mean to interrupt you.

The Deputy Chairman: Senator Stollery, I am sure no one in this room knows more about that than you do, or equally as much, but with all due deference we do not want to prohibit

[*Traduction*]

M. Howard: Je ne saurais dire. Je crois qu'il y en a moins de 1 000.

Le sénateur Graham: Seriez-vous porté à croire que si ces personnes étaient invitées à témoigner devant notre comité, elles s'opposeraient encore au projet de loi ou a-t-on pris des mesures afin de remédier au problème du bruit et de régler les autres problèmes environnementaux qu'elles ont soulevés?

M. Howard: Je ne voudrais pas parler en leur nom, mais je crois que leur comparution devant le comité leur a permis de mieux comprendre les conditions du bail. J'espère qu'elles ont été rassurées et qu'elles comprennent maintenant que le bail comporte, à coup sûr, des restrictions quant à l'expansion de l'aéroport et qu'il interdit l'accès de certains avions à l'aéroport.

Le sénateur Stollery: Combien de personnes ont été entendues au comité? Je n'ai lu, je crois, que le témoignage d'une ou de deux personnes. Je ne sais trop, je suis peut-être dans l'erreur. Je m'excuse, mais je ne voulais pas vous interrompre.

M. Forrestall: Si cela vous intéresse, je pourrais vous mentionner le nom des personnes qui ont comparu. Nous avons entendu M. Papalardo, de City Express, et M. John Bosa de l'Aéroport international Pearson.

Le sénateur Stollery: C'est la société aérienne dont vous parliez.

M. Forrestall: Nous avons entendu M. Riff Mason, un ornithologue—un spécialiste des oiseaux. Nous avons également entendu le président du Conseil de conservation de l'Ontario, M. Simon Miles, puis le conservateur adjoint du Musée royal de l'Ontario, M. Ross James.

M. Howard: Il y a eu aussi le président du Islands Residents Association de Toronto.

Le sénateur Stollery: Je m'excuse de vous interrompre, Monsieur le président, mais j'aimerais intervenir, puisqu'on semble avoir du temps. Voilà ce qui arrive avec les organismes comme celui des commissaires du havre de Toronto. A toutes fins pratiques, on ignore tout tant qu'on n'a pas eu à transiger avec eux. J'ai l'air d'exagérer, mais c'est comme cela que ce se passe. On ignore tout, dis-je, tant qu'on n'a pas reçu un avis d'expropriation et qu'on n'a pas eu affaire à ce gang de voleurs qu'on ne peut jamais poursuivre. Les groupes qui ont comparu devant le comité de l'autre endroit avaient des intérêts à sauvegarder, mais j'hésiterais à dire qu'ils étaient représentatifs. Je sais pourquoi. Lorsqu'on a à transiger avec un organisme comme celui des Commissaires du havre de Toronto, on ne comprend pas trop comment les choses se passent. Moi-même, quand j'ai lu le projet de loi, j'avais de la difficulté à saisir le sens de toutes ses dispositions, car elles ont ont, en réalité, une portée très juridique. Comme le sénateur MacDonald le sait, je ne pouvais vraiment pas dire si ce projet de loi devait être étudié par le Conseil des affaires juridiques et constitutionnelles ou par le Comité des transports et des communications, car il touche les deux domaines que nous étudions. Quoi qu'il en soit, je ne voulais pas vous interrompre.

Le vice-président: Sénateur Stollery, je suis sûr que nul dans cette salle ne connaît mieux, sinon autant que vous cette question mais en toute déférence, il ne faudrait pas empêcher le

[*Text*]

the continuity of Senator Graham's questioning. I would like to come back to you, because I agree fully with a lot of things that you are saying with regard to expropriation.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. There was a problem raised during previous testimony with respect to access to the mainland by residents on the island during the winter months. Has that problem been solved?

Mr. Howard: There was a proposal to put in the act the right of the residents to have access across the airport during the winter months. It was deemed inadvisable to make that a right, for the simple reason that the airport operator at all times must be in a position to decide who can cross his airport, strictly for safety and security reasons. You cannot have a situation existing that would give people the right to go across airport property. Since that time we have received a letter from the Toronto Island Residents Association asking the Minister of Transport to actually ban the crossing of island residents during the winter months on the airport. So I am not sure that it is a concern on the part of the residents any longer. What we did point out, and what the airport manager has assured us, is that they are using the airport several times in the day under escort of an airport employee. While it is not the most desirable situation from an operation point of view, the airport manager feels that it is quite safe and can continue. Under those circumstances I think the residents do not have to worry about access in the colder months of the year.

Senator Graham: I think it is pretty generous on the part of the present Government of Canada to allow three of the appointments to be made by the City of Toronto on a five-member board, when the Government of Canada is picking up the tab for the losses. Given the trends of the present government with respect to its political appointments, I do not know whether I would be able to make that kind of comment in the past; nor do I anticipate that I would be able to make it in the future—

Senator MacDonald (Halifax): It is a whole new move. It is merit appointments.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, before Senator Turner intervenes, I do not wish to omit anyone who made representations. I will complete the list of those who, in fact, expressed an interest. Senator Stollery made the suggestion that those who expressed interest did not really constitute a broad section. It might be of interest to honourable senators if I indicated that the following expressed interest: City Express, Mr. Red Mason, Ornithologist; Conservation Council of Ontario, Mr. Simon Miles; The Royal Ontario Museum; the Canadian Wildlife Service, Mr. Steve Curtis; Harbour Square Residents, Mr. Ralph Barton; Islands Residents Association, Mr. David Harris; Federartion of Ontario Naturalists, Dr. Paul Eagles. Groups that filed an indication of interest but who, in fact, declined an opportunity to appear before the committee of the other chamber were the Toronto Field Naturalists, Ms. Jean

[*Traduction*]

sénateur Graham de poursuivre ses questions. J'aimerais toutefois revenir plus tard à vos propos, car je suis entièrement d'accord avec vous concernant un bon nombre des réserves que vous émettez à propos de l'expropriation.

Le sénateur Graham: Merci beaucoup, Monsieur le président. On a dit, au cours de ces témoignages, que les résidants des îles avaient certains problèmes d'accès à la terre ferme pendant les mois d'hiver. Ce problème a-t-il été réglé?

M. Howard: On avait proposé d'inscrire dans la loi que les résidants auraient droit d'accéder à la terre ferme en passant par l'aéroport pendant les mois d'hiver. On a jugé qu'il n'était pas souhaitable de leur accorder ce droit, pour la simple et bonne raison que le directeur de l'aéroport doit pouvoir en tout temps autoriser ou interdire l'accès aux terrains de l'aéroport, pour des raisons de protection ou de sécurité. On ne peut permettre à certains d'avoir accès aux terrains de l'aéroport en tout temps. Depuis ces audiences, nous avons reçu une lettre de la Toronto Islands Residents Association demandant au ministre des Transports d'interdire officiellement aux résidants des îles de traverser les terrains de l'aéroport pendant l'hiver. Je ne crois donc pas que les résidants de ce secteur tiennent encore tellement à ce privilège. Nous avons toutefois remarqué, et c'est la garantie que le directeur de l'aéroport nous en a donnée, que les résidants traversent les terrains de l'aéroport plusieurs fois par jour, mais qu'ils sont escortés par un employé de l'aéroport. Bien que cela ne soit pas tout à fait idéal, le directeur de l'aéroport estime que cette façon de procéder est conforme aux règles de la sécurité et qu'elle peut continuer. Dans ces conditions, je crois que les résidants n'ont pas à s'inquiéter qu'on leur interdise l'accès de l'aéroport pendant la saison froide.

Le sénateur Graham: Je crois que le gouvernement actuel est très généreux de permettre que trois des cinq commissaires soient nommés par la ville de Toronto, alors que c'est lui qui assume les pertes. Compte tenu de la pratique qu'a tendance à adopter le présent gouvernement en ce qui concerne les nominations politiques, j'ignore si je pourrais faire ce genre de commentaire pour le passé ou si je pourrai encore le faire dans l'avenir . . .

Le sénateur MacDonald (Halifax): On a adopté une toute nouvelle orientation. Les nominations se font au mérite.

M. Forrestall: Monsieur le président, avant que le sénateur Turner intervienne, je ne voudrais omettre personne parmi ceux qui nous ont exprimé une opinion. Voici la liste de tous ceux qui ont manifesté un intérêt quelconque à l'égard de cette question. Le sénateur Stollery a prétendu que ceux qui ont exprimé un point de vue ne constituaient pas nécessairement un échantillon représentatif. Les honorables sénateurs seront peut-être intéressés de savoir quels groupes sont intervenus: City Express: M. Red Mason, ornithologue; le Conseil de Conservation de l'Ontario, M. Simon Miles; Le Musée royal de l'Ontario; le Service canadien de la faune: M. Steve Curtis; les Harbour Square Residents: M. Ralph Barton; l'Islands Residents Association: M. David Harris; La Federation of Ontario Naturalists: le docteur Paul Eagles. Parmi les groupes qui avaient manifesté l'intention de témoigner mais qui ont décliné

[*Text*]

McDonald; the Toronto Humane Society, Mr. Rob Nesbitt; Animal Protection Institute, Mr. Barry Kent MacKay. We also approached the Toronto Ornithological Society, Mr. Don Pace; and Sarah Miller of the group "Stop Contaminating our Waterfront". I might add that we had representation from the Corporation of the City of Toronto, from the Canadian Owners & Pilots Association, Mr. Bill Peppler; the York Condominium Corporation. Mr. R.T. Barton was quite concerned particularly about float planes, which is associated but which in anothr sense, is slightly to one side. There were a number of other inquiries that came to the attention of members, to the Honourable Mr. Caccia, myself and other members of the legislative committee charged with dealing with Bill C-76. I apologize to Senator Turner. I did not wish to leave anyone out.

Senator Turner: Mr. Stockfish, what protection is in section 5 to protect the landowner who could be expropriated in the future?

Mr. Stockfish: Following my earlier comments, I think it is fair to say that there has been a lot of misunderstanding with respect to the bill and the expropriation power generally. I attempted to show earlier that the expropriation powers are very much curtailed in the bill itself. They must be exercised with respect to the enforcement of zoning regulations around the airport. They are further restricted when you consider the provisions of the lease agreement itself. If we look at section 14, paragraph (1)(c) there is a requirement in the lease agreement that the lessee, the Toronto Harbour Commissioners, not expand or permit to be expanded the lands comprising the island airport beyond the present land area contained in parts 1 to 6 of the plan to which you referred earlier. In effect, the airport is not to be expanded by any means, by purchase, lease or expropriation. The effect of that particular requirement in the lease agreement, when read in conjunction with the expropriation power, is that the expropriation power cannot be used with respect to expansion of the airport property itself. It can only be used with respect to enforcing zoning regulations around the airport. In effect, the only possible purpose for expropriation power would be with respect to perhaps navigational aids, beacons, and so on, to assist instrument flight to and from the Toronto Island Airport, which would not comprise expansion of the airport. Those would also be covered by zoning regulations. It is only for that purpose that the expropriation power could be used. Therefore to say that the expropriation power could be used with respect to property owned by island residents is just not the case.

Senator Turner: Mr. Stockfish, once you give anyone expropriation power, you find out how much power they have got. I understand that your profession is that of lawyer; is that correct?

Mr. Stockfish: Yes.

Senator Turner: Do you own your own house?

Mr. Stockfish: I am a tenant.

[*Traduction*]

l'invitation de comparaître devant le comité de l'autre Chambre, mentionnons: le Toronto Field Naturalists: Mme Jean McDonald; le Toronto Humane Society: M. Rob Nesbitt; l'Animal Protection Institute: M. Barry Kent MacKay. Nous avons également contacté la Toronto Ornithological Society: M. Don Pace; et Sarah Miller du groupe "Stop Contamining our Waterfront." J'ajouterai que nous avons également reçu un mémoire de la ville de Toronto, du Canadian Owners & Pilots Association: M. Bill Peppler; et du York condominium Corporation. M. R.T. Barton s'inquiétait tout particulièrement des flotteurs, qui posent un problème connexe, bien que pas tout-à-fait du même ordre. D'autres revendications ont été portées à l'attention des membres du comité, à l'honorable Caccia, à moi-même et aux autres membres du comité législatif chargé de l'étude du projet de loi C-76. Mes excuses au sénateur Turner, mais je ne voulais oublier personne.

Le sénateur Turner: Monsieur Stockfish, dans quelle mesure l'article 5 protège-t-il les propriétaires de terrains d'une éventuelle expropriation?

M. Stockfish: Comme je l'ai déjà dit précédemment, je crois qu'il serait juste de dire qu'on a bien mal compris le projet de loi et les pouvoirs d'expropriation en général. J'ai tenté de vous démontrer il y a quelques instants que les pouvoirs d'expropriation sont très circonscrits dans le projet de loi. Ils doivent être exercés en tenant compte des règlements de zonage à proximité de l'aéroport. Ils sont par ailleurs limités par les dispositions du bail. Si l'on se reporte à l'alinéa 14(1)*c*) du bail, on constate que les locataires, les Commissaires du havre de Toronto, ne peuvent agrandir l'aéroport ou en permettre l'expansion au-delà des limites actuelles des terrains figurant aux sections 1 à 6 du plan dont vous nous avez parlé plus tôt. En réalité, l'aéroport ne doit pas être agrandi d'aucune façon, ni par achat, ni par bail ni par expropriation. Cette condition spéciale du bail, si on la considère parallèlement aux dispositions régissant le pouvoir d'expropriation, a pour effet d'interdire l'exercice du pouvoir d'expropriation pour l'expansion de l'aéroport. Ce pouvoir ne peut être utilisé que pour l'observance des règlements de zonage à proximité de l'aéroport. Plus précisément, le seul motif valable pour l'exercice du pouvoir d'expropriation serait l'installation d'aides à la navigation, de balises, et ainsi de suite, pour faciliter le vol aux instruments au décollage et à l'atterrissage. Cette amélioration ne constituerait nullement un agrandissement de l'aéroport. Elle ne serait réalisée que pour respecter les règlements du ministère des Transport. C'est dans ce seul motif que peut être utilisé le pouvoir d'expropriation. Il n'est donc pas exact de dire que ce pouvoir pourrait être utilisé pour exproprier la propriété d'un résidant des îles. Ce n'est tout simplement pas le cas.

Le sénateur Turner: Monsieur Stockfish, c'est une fois que quelqu'un a été investi du pouvoir d'expropriation qu'on constate combien ce pouvoir est étendu. Si j'ai bien compris vous êtes avocat, n'est-ce pas?

M. Stockfish: Exactement.

Le sénateur Turner: Êtes-vous propriétaire de votre résidence?

M. Stockfish: Non, je suis locataire.

[*Text*]

Senator Turner: Have you ever been involved in expropriation proceedings on your own personal property?

Mr. Stockfish: No, I have not.

Senator Turner: I have, twice, and they have a hell of a lot of power. They lie, they mislead, they try all of the dirty tricks in the book to try to get you to sign the document; and they try to steal the property at their price; and they work one person against the other. They tell one person "You sign", and vice versa. The average person gets caught many times. We were involved in a deal where 22 neighbours went together. We hired a lawyer and we had to go to court. Do they offer a price that could be considered at today's urban price or a farmland price of 40 years ago? Can you tell me that?

Mr. Stockfish: I cannot comment on the fairness or unfairness of the expropriation procedures of public authority. All I can tell you is that the powers that may be exercised by this authority are very much curtailed both by the bill and the agreement.

Senator Turner: That is all right; but once they have those powers, they use them. They offered us $150 per acre for urban land. In the United States, if you have trees on your property, they allow you up to $5,000 per tree on your property. I lost five trees in the front of my land. Do you think that is fair? Once lawyers get a hold of these expropriation powers, God knows what happens. That is a lot of power in the hands of a lawyer.

Mr. Stockfish: I cannot comment on the expropriation powers generally; all I can tell you is that if I were an Island resident faced with the expropriation powers contained in this bill, I would not be concerned.

Senator MacDonald (Halifax): With all due respect, I think what bothers Senator Turner was answered a minute ago in that clause 5(1) gives the power to expropriate and clause 5(2) appears to take that away. There was a fuzziness that seemed to bother the members of the committee of the other place with regard to giving it with one hand and taking it away with the other, but that is explained in paragraph 14 of the Lease Agreement.

Mr. Stockfish: Generally speaking, the bill must be read in conjunction with the Lease Agreement, and that is particularly so with respect to the expropriation powers.

Senator Turner: I think that is too much power in the hands of the Department of Transport and in the hands of the Toronto Harbour Commissioners. The small guy is at the mercy of the big guy, and that is wrong; that is not democracy. If the little guy is offered a reasonable price for the land, then the little guy can go along with that, but do not try to mislead the little guy. That has happened to me twice, and I can tell you about many other people the same thing happened to.

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Avez-vous déjà eu à subir des procédures d'expropriation concernant votre propriété personnelle?

M. Stockfish: Non.

Le sénateur Turner: Cela m'est arrivé à deux reprises, et c'est là que j'ai constaté que les expropriateurs avaient beaucoup de pouvoirs. Ils mentent, ils vous metent sur de fausses pistes, ils utilisent toutes les ruses qu'on leur enseigne pour essayer de vous faire signer le document; ils essaient de vous voler en achetant la propriété au prix qu'ils fixent et la lutte se fait de personne à personne. Ils vous disent: «Tu signes», et c'en est fait. Généralement le citoyen moyen se fait prendre au jeu. L'autre fois, nous avons dû faire front commun, moi et mes 22 voisins. Nous avons engagé un avocat et nous avons soumis notre cause aux tribunaux. Le prix qu'ils offrent correspond-il aux normes urbaines d'aujourd'hui ou aux normes agricoles d'il y a 40 ans? Pouvez-vous me le dire?

M. Stockfish: Je n'ai aucun commentaire à faire sur la justice ou l'injustice des procédures d'expropriation des autorités publiques. Tout ce que je puis vous dire, c'est que les pouvoirs prévus dans le cas qui nous occupe sont très circonscrits, et par le projet de loi et par le bail.

Le sénateur Turner: C'est très bien, mais une fois qu'ils ont ces pouvoirs, ils les utilisent. Ils nous ont offert 150 $ l'acre pour du terrain situé en zone urbaine. Aux États-Unis, si vous avez des arbres sur votre propriété, on vous alloue 5 000 $ pour chacun des arbres plantés sur votre propriété. J'ai perdu cinq arbres sur le devant de mon terrain. Croyez-vous que ce soit juste? Une fois que les avocats mettent la main sur ces pouvoirs d'expropriation, Dieu sait ce qui arrive. Cela fait beaucoup de pouvoirs dans les mains d'un avocat.

M. Stockfish: Je ne puis parler des pouvoirs d'expropriation en général; tout ce que je peux vous dire, c'est que si j'étais un résident des îles de Toronto et que j'avais à subir une expropriation en vertu des pouvoirs prévus dans ce projet de loi, je ne m'inquiéterais pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sauf le respect que je lui dois, je crois que le sénateur Turner peut touver réponse à ses appréhensions dans le paragraphe 5(1) qui accorde un pouvoir d'expropriation et dans le paragraphe 5(2) qui le retire. On a fait toute une histoire au comité de l'autre endroit au sujet du fait de donner quelque chose d'une main et de l'enlever de l'autre, mais tout s'explique quand on se réfère au paragraphe 14 du bail.

M. Stockfish: Généralement parlant, le projet de loi doit être lu en fonction du bail, et c'est particulièrement le cas en ce qui concerne ces pouvoirs d'expropriation.

Le sénateur Turner: A mon avis, nous accordons trop de pouvoirs au ministère des Transports et aux commissaires du havre de Toronto. Le citoyen ordinaire se trouve ainsi placé è la merci du puissant, ce qui me semble incorrect et non démocratique. Si on offre au citoyen ordinaire un prix raisonnable pour ses terres, fort bien, mais il ne faut pas l'induire en erreur. Cela m'est arrivé à deux reprises et je connais beaucoup d'autres gens à qui cela est arrivé également.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): The Lease Agreement, and in particular, paragraph 14, states, under the heading "Special Conditions", the following:

14. (1) The Lessee shall:

(a) not construct or permit to be constructed additional runways or extensions to existing runways on the Island airport;

(b) not construct or permit to be constructed a bridge or vehicular tunnel providing access between the mainland and the Island Airport;

(c) not expand or permit to be expanded the lands comprising the Island Airport beyond the present land area contained in Parts numbered 1, 2, 3, 4, 5 and 6 shown on Schedule "A" attached hereto, excepting such expansion as may occur from natural causes;

(d) not permit jet-powered aircraft to operate to and from the Island Airport with the exception of medical evacuations and other emergency use required, and during the period of the annual Canadian National Exhibition airshow;

(e) not permit aircraft generating excessive noise to operate to and from the Island Airport, with the exception of medical evacuations, other emergency use required, and during the period of the annual Canadian National Exhibition airshow;

That seems to be the essence of it.

Mr. Stockfish: Senator MacDonald has just referred to paragraph 14 of the Lease Agreement.

Senator Stollery: Of the what?

Mr. Stockfish: Of the Lease Agreement.

The Deputy Chairman: What about the residents who travel the mainland crossing the runways? Would you explain that to me? If three people want to cross at a certain time, who gives them the authority to cross? Who escorts them? Not being from the area, I am not familiar with the locale, or anything of that nature, but are we not prohibiting freedom of access to many people who previously had that? Is it the same as what took place before, or is this a departure?

Mr. Howard: I believe that the city provides a bus service from the Island to the mainland when the harbour freezes over. Obviously, the only way the bus can get to the mainland is to go over airport property and take the short ferry from the western gap to the mainland. That practice has been going on for several years. That is something that has been agreed upon by the Toronto Harbour Commissioners, the airport operators and the Island residents, as well as the city of Toronto. There is no reason to believe that that practice will end.

As I indicated earlier, the airport manager, from an airport point of view, obviously would prefer not to have people going across the airport, but he sees that this is not a safety hazard, by any means.

The way it operates is that several times a day, particularly in the early morning and the early evening hours, there is an hourly bus service for the Island residents. When the bus wants

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le bail, au paragraphe 14 plus particulièrement, stipule ce qui suit sous le titre de «conditions spéciales»:

14. (1) Le locataire:

a) ne construira pas ou n'autorisera pas la construction de pistes additionnelles ou de prolongement de pistes actuelles sur l'aéroport des îles;

b) ne construira pas ou n'autorisera pas la construction d'un pont ou d'un tunnel reliant l'aéroport des îles à la rive;

c) n'étendra pas ou n'autorisera pas l'extension des terres constituant l'Aéroport des Îles au-delà de la région de terrains actuels comprise dans les parties numérotées 1, 2, 3, 4, 5 et 6 figurant à l'annexe "A" ci-jointe, sauf pour ce qui est des extensions provenant de causes naturelles;

d) n'autorisera pas les avions réactés à se poser ou à décoller de l'aéroport des îles, à l'exception des évacuations nécessaires pour des causes médicales et des autres urgences éventuelles, ainsi que durant le spectacle aérien, offert lors de l'Exposition nationale du Canada;

e) défendra aux aéronefs de produire des bruits excessifs lors du décollage ou de l'atterrissage sur le havre de l'île, à l'exception des évacuations nécessaires pour des causes médicales et d'autres urgences éventuelles, ainsi que durant le spectacle aérien offert lors de l'Exposition nationale du Canada;

Telle semble être la substance du projet de loi.

M. Stockfish: Le sénateur MacDonald (Halifax) vient de nous référer au paragraphe 14 du bail locatif.

Le sénateur Stollery: Du quoi?

M. Stockfish: Du bail locatif.

Le vice-président: Que dire des résidents qui traversent les pistes pour se rendre à la rive? Pouvez-vous m'expliquer? Si trois personnes veulent, à un moment donné, traverser la piste, qui les y autorisera? Qui les escortera? n'étant pas de la région, je ne connais pas très bien les lieux. Mais n'allons-nous pas priver du droit d'accès bien des personnes qui en jouissaient auparavant? Était-ce ainsi auparavant ou la situation a-t-elle été modifié?

M. Howard: La ville prévoit, je crois, un service d'autobus de l'île à la rive, lorsque le havre est gelé. Il est évident que, pour se rendre sur la rive, le car doit passer sur la propriété du havre et utiliser le petit traversier qui relie la partie ouest de l'île à la rive. C'est une pratique qui existe depuis plusieurs années, en vertu d'un accord qui a été conclu entre les commissaires du havre de Toronto, l'administration de l'aéroport, et les résidents de l'île ainsi que la ville de Toronto. Il n'y a aucune raison de croire que cette pratique prendra fin.

Comme je l'ai dit plus tôt, le directeur de l'aéroport préférerait, évidemment, que les gens ne traversent pas la piste, mais il n'y voit pas vraiment de danger.

Voici comment les choses se passent. Plusieurs fois par jour, surtout tôt le matin et le soir, un service de car assure le transport des îliens. Lorsque le car veut se rendre jusqu'à la ville, le

[*Text*]

to go across to the mainland, the bus driver waits at a gate at the southern end of the airport and an airport employee escorts the bus across the runway. There is a control tower that obviously gives clearance to that employee, and the same would apply when the bus is going to the Island from the mainland. It is a fairly regularly-scheduled service that the Island residents have.

The Deputy Chairman: In other words, the same practice will be carried on?

Mr. Howard: Yes. This results from a gentleman's agreement; I am not aware of anything that has been written down in this regard. This practice has been going on for several years, and I do not see why it should be stopped unless the Island residents find an alternative mode of transportation.

The Deputy Chairman: But this has always been satisfactory to the residents?

Mr. Howard: Yes. To my understanding, that is the only alternative that they have right now if they want to get to the mainland.

Mr. Forrestall: I think one can put it a little stronger than that. The Island residents made it quite clear to the minister and to myself that, indeed, that is the way they prefer to have it. Parents and children cannot roam at will. The children do not walk back and forth across the ninth busiest runway in Canada, nor do the parents of those children want them to. It is very dangerous, and, indeed, it is an offence to enter upon areas that are restricted for specific reasons. There are penalties associated with that.

Overriding that entirely is the desire of the Island residents to be able to transit that very active runway in absolute security and safety during the winter time. That can only be done at the discretion of the authority in charge of the airport from time to time.

This has worked very well in the past and there appears to be no difficulty with it, although there was a suggestion raised—indeed, an amendment proposed—that would have eased that restriction. That amendment was not one readily acceptable to the Island residents themselves. It certainly was one that was completely and totally rejected by the Department of Transport and by the Minister of Transport.

Mr. Stockfish: If I may, it should be remembered that the purpose of this bill is not to provide for expanded operations at Toronto Island Airport or to take away existing rights from affected parties; the sole purpose of the bill is to provide for the continued operation of the Toronto Island Airport, subject to certain conditions and safeguards that have been included at the request of the city and of the other players.

The bill takes the place of a previous act which allowed for that previous operation, the Toronto Harbour Commission's Act of 1939, which is and will remain in existence until this bill comes into effect. That allowed for the operation of the Toronto Island Airport at that time. This bill will repeal that act and substitute similar powers with additional conditions and safeguards.

[*Traduction*]

conducteur attend près d'une barrière, à l'extrémité sud de l'aéroport et un employé de l'aéroport l'accompagne lorsqu'il traverse la piste. L'employé a évidemment obtenu la permission de la tour de contrôle et la même procédure se répète lorsque le car part de Toronto pour se rendre à l'île. Les îliens jouissent d'un horaire assez régulier.

Le vice-président: Nous nous en tiendrons donc à la même procédure?

M. Howard: Oui. C'est une entente à l'amiable et je ne crois pas qu'il y ait de convention écrite à ce sujet. C'est une coutume établie depuis plusieurs années et je ne vois pas pourquoi on devrait s'en écarter, à moins que les îliens trouvent un autre moyen de transport.

Le vice-président: Le moyen de transport actuel leur a toujours suffi?

M. Howard: Oui. Pour autant que je sache, c'est le seul moyen dont ils disposent pour se rendre en ville.

M. Forrestall: On pourrait ajouter, je crois, que les îliens ont dit clairement, au ministre ainsi qu'à moi-même, qu'ils préfèrent à tout autre ce moyen de transport. Les parents et les enfants ne peuvent pas errer à volonté. Les enfants ne peuvent pas se promener sur la neuvième piste la plus achalandée du Canada et, bien entendu, les parents n'y tiennent pas du tout. C'est très dangereux et, de fait, c'est un délit de pénétrer dans des régions qui sont interdites pour des raisons précises et des peines sont imposées aux transgresseurs.

Mais il y a par-dessus tout le désir des îliens de pouvoir traverser cette piste très achalandée en toute sécurité durant l'hiver. Ils ne le peuvent qu'avec la permission de la direction de l'aéroport.

Cet arrangement a très bien fonctionné par le passé et semble ne soulever aucune difficulté, bien qu'on ait suggéré d'y apporter une modification en vue d'atténuer cette restriction, modification que les résidents de l'île ne pouvaient pas accepter eux-mêmes et qui a été totalement rejetée par le ministre et le ministère des Transports.

M. Stockfish: Mais il faut se rappeler que le but du présent projet de loi n'est pas d'augmenter l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto ou de retirer aux parties concernées les droits qu'elles possèdent actuellement; le présent projet de loi vise exclusivement à perpétuer l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto, sous réserve de certaines conditions et mises en garde qui ont été ajoutées, à la demande de la ville et de d'autres personnes intéressées.

Ce projet de loi remplace une loi antérieure qui prévoyait ce fonctionnement, la Loi de 1939 sur les commissaires du havre de Toronto, qui est en vigueur et le restera jusqu'à l'adoption du présent projet de loi. Cette loi de 1939 régit l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto. Le présent projet de loi l'annulerait et lui substituerait des pouvoirs comparables, assortis de conditions et de garanties additionnelles.

[*Text*]

So, the sole purpose of the bill is to provide for the continued operation of the airport, and that operation will be even further curtailed, not expanded.

The Deputy Chairman: With regard to expropriation, according to what Mr. Forrestall, yourself and what Mr. Howard have said, there is no way that any expropriation can take place under this legislation, except with the agreement of the three parties?

Mr. Stockfish: When one reads the bill in conjunction with the Lease Agreement, the only time that expropriation can take place at the insistence of the Toronto Harbour Commissioners is with respect to property that does not constitute an expansion of the airport site. Most often that would mean navigation aids, to my mind, and that which can only be for the purpose of enforcing airport zoning regulations in effect with respect to the Toronto Island Airport.

Senator Turner: Mr. Stockfish, this expropriation section, is that the same section of the Expropriation Act that they used at Mirabel and at the proposed Toronto airport?

Mr. Stockfish: As I understand it, senator, the power used with respect to Mirabel was under the Expropriations Act of Canada.

Senator Turner: That is a pretty powerful act, because people are still complaining. I understand they used the same type of act in Japan and you know what is happening over there.

Mr. Stockfish: I do not want to get off the topic, but the Expropriations Act contemplates powers that must be used for a public purpose, generally speaking. The purpose under this bill is very much curtailed, as I have said.

Senator Stollery: Just so we have it crystal clear, as I read this bill, if the Toronto Harbour Commissioners decide for one reason or another, that let us say a building on King Street is a hazard to navigation, and presumably with the agreement of the City of Toronto who might decide to go along with the Toronto Harbour Commissioners on it, then they would have the power of expropriation?

Mr. Stockfish: No. Airport zoning regulations only prohibit the construction of new obstacles or new buildings. Existing buildings are non-conforming uses and would not be affected by zoning regulations. The zoning regulations for Toronto Island Airport only came into effect as recently as 1983.

Senator Stollery: In other words, we will say for the sake of argument that, even though the Toronto Harbour Commission decide that something is a hazard to navigation, you are saying that they cannot expropriate it?

Mr. Stockfish: I am sorry, senator?

Senator Stollery: Let us say there was something that, for some reason or another, became or was seen, over the next few years, as a navigational hazard. As I understand what you are saying, you are telling me that the Toronto Harbour Commission would not be able to expropriate it. Is that correct?

[*Traduction*]

Le présent projet de loi autoriserait donc l'exploitation continue de l'aéroport, mais une exploitation qui sera encore plus restreinte et non pas plus étendue.

Le vice-président: Au sujet de l'expropriation, et selon ce que M. Forrestall, vous-même et M. Howard avez dit, il ne saurait en être question en vertu de la présente mesure législative, sauf avec l'accord des trois parties.

M. Stockfish: Lorsqu'on lit le projet de loi en même temps que le bail, il ne saurait y avoir expropriation, à la demande des commissaires du havre de Toronto, qu'à l'égard de biens immeubles qui ne constituent pas une expansion du terrain de l'aéroport. Dans la plupart des cas, ceci signifierait, à mon avis, des installations de navigation, et qui n'auraient d'autre raison que de renforcer les règlements actuels de zonage de l'aéroport des îles de Toronto.

Le sénateur Turner: Monsieur Stockfish, cet article sur l'expropriation se retrouve, n'est-ce pas, dans la Loi sur l'expropriation qui a servi pour l'aéroport de Mirabel et pour l'aéroport que l'on se propose de construire à Toronto?

M. Stockfish: Si j'ai bien compris, sénateur, les pouvoirs utilisés à Mirabel étaient ceux de la Loi sur les expropriations.

Le sénateur Turner: C'est une loi qui doit avoir des répercussions assez importantes, parce que les gens s'en plaignent encore. Si j'ai bien compris, ils ont utilisé une loi semblable au Japon et vous savez ce qu'il s'y est produit.

M. Stockfish: Je ne veux pas m'écarter du sujet, mais la Loi sur les expropriations prévoit des pouvoirs qui doivent être utilisés à des fins publiques, de façon générale. L'objectif poursuivi en vertu du présent projet de loi est beaucoup moins étendu, comme je l'ai dit tantôt.

Le sénateur Stollery: Dissipons toute ambiguité. D'après le présent projet de loi, supposons que les commissaires du havre de Toronto décident, pour quelque raison que ce soit, qu'un immeuble de la rue King constitue un danger pour la navigation aérienne, et s'ils obtiennent l'autorisation de la ville de Toronto qui partagerait le point de vue des commissaires ces derniers auraient donc le pouvoir d'exproprier?

M. Stockfish: Non. Le règlement de zonage des aéroports n'interdit que la construction de nouveaux obstacles ou de nouveaux immeubles. Les immeubles actuels ne seraient pas visés. Le règlement de zonage pour l'aéroport des îles de Toronto n'est entré en vigueur qu'en 1983.

Le sénateur Stollery: Bref, il convient de dire, aux fins de la discussion que, même si la commission du havre de Toronto déclare qu'une chose constitue un obstacle à la navigation, elle ne saurait, selon vous, l'exproprier?

M. Stockfish: Pardon, sénateur?

Le sénateur Stollery: Disons qu'une chose, pour quelque raison que ce soit, devient ou est considérée, au cours des quelques prochaines années, un danger pour la navigation aérienne. Si je vous ai bien compris, la commission du havre de Toronto ne serait pas en mesure de l'exproprier. Est-ce exact?

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): As a matter of clarification, Mr. Chairman, I have difficulty understanding why the Toronto Harbour Commissioners would be in the business of deciding what is or is not a safety hazard.

Senator Stollery: They would be, Mr. Chairman, because they are running the Island Airport.

Senator MacDonald (Halifax): Senator, safety hazards have nothing to do with the Toronto Harbour Commissioners.

Mr. Forrestall: The responsibility for safety, senator, reposes and will always remain—

Senator MacDonald (Halifax): In the right of Her Majesty, and the Minister of Transport.

Mr. Forrestall: That is correct.

Senator MacDonald (Halifax): I do not understand, Senator Stollery. The Toronto Harbour Commissioners may be able to do all sorts of other mischievious things but I cannot see that that could be one of them.

Senator Stollery: May I point out that in clause 5(2) it says:

> The Commissioners shall not, except with the prior written consent of the Corporation of the City of Toronto, exercise the power of expropriation described in paragraph 4(d) in relation to the lands and premises that are identified in a Lease Agreement entered into on June 30, 1983 . . .

Et cetera, et cetera. Therefore it specifically says that the Commissioners have that right. I have just read from clause 5(2) which outlines the parameters of the expropriation, but if I went to 4(d), it would say:

> to acquire, for the purpose of enforcing the regulations referred to in paragraph (c), by purchase or agreement, or, subject to section 5, by expropriation, easements or other rights or interests in, upon or over lands adjacent to or in the vicinity of the Airport.

Does that not mean what it says? I did not mean to extend this discussion. I thought the answer was much simpler than it obviously is. Does that not mean that the Toronto Harbour Commissioners have the power to enforce regulations made by the Minister of Transport for the purpose of providing unobstructed airspace for the landing and taking off of aircraft at the airport? Therefore if it was decided that something was obstructing the airspace, then presumably the Toronto Harbour Commissioners would have the right to exercise the power of expropriation described in paragraph 4(d) of this bill.

Senator MacDonald (Halifax): At whose initiative would it take place under these circumstances?

Senator Stollery: The initiative is described in clause 4:

> The Commissioners have, in respect of the operation of the Airport, the power—

Then it lists four powers.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Aux fins de précision, monsieur le président, j'ai peine à comprendre pourquoi il reviendrait aux commissaires du havre de Toronto de trancher ce qui constitue ou non un risque pour la navigation aérienne.

Le sénateur Stollery: Ils y seraient normalement amenés, monsieur le président, du fait qu'ils administrent l'aéroport des îles.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sénateur, les risques de navigation échappent à la compétence des commissaires du havre de Toronto.

M. Forrestall: La responsabilité quant à la sécurité, sénateur, incombe et incombera toujours . . .

Le sénateur MacDonald (Halifax): Du droit de Sa Majesté et du ministre des Transports.

M. Forrestall: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je ne comprends pas, sénateur Stollery. Il semble que les commissaires du havre de Toronto puissent faire toutes sortes de choses malfaisantes, mais j'ignorais que celle-là fût du nombre.

Le sénateur Stollery: Puis-je attirer votre attention sur le paragraphe 5(2) qui stipule:

> Les commissaires ne peuvent, sauf consentement écrit préalable de la ville de Toronto, exercer les pouvoirs d'expropriation visés à l'alinéa 4*d*) à l'égard des terrains et locaux qui sont désignés dans le bail conclu le 30 juin 1983 . . .

Et ainsi de suite. Il est donc expressément dit que les commissaires ont le droit. Je viens de vous lire une partie du paragraphe 5(2) qui expose les pouvoirs d'expropriation; mais si je me reporte à l'alinéa 4*d*), on peut y lire ceci:

> Acquérir, pour assurer l'observation des règlements visés à l'alinéa *c*) par achat ou accord ou, sous réserve de l'article 5, par expropriation, des servitudes ou d'autres droits afférents aux terrains contigus à l'aéroport ou voisins de celui-ci.

Ce passage n'est-il pas explicite? Je ne tiens pas à prolonger cette discussion. Je croyais que la réponse était beaucoup plus simple qu'elle ne le semble. Ne faut-il pas entendre par là que les commissaires du havre de Toronto sont autorisés à appliquer le règlement établi par le ministre des Transports et assurer un espace aérien sans obstruction pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs à l'aéroport? Si donc il était reconnu qu'un obstacle se dresse dans l'espace aérien, les commissaires du havre de Toronto auraient, je présume, le droit d'exercer le pouvoir d'expropriation qui est décrit à l'alinéa 4*d*) du projet de loi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): À qui reviendrait l'initiative, dans ces conditions?

Le sénateur Stollery: Cette initiative est exposée à l'article 4:

> Les commissaires peuvent, pour l'exploitation de l'aéroport:

[*Text*]

Mr. Howard: Senator, if I might just interject for a second, although the Toronto Harbour Commissioners own and operate the airport, the licencing of the airport and the licencing of the air carriers is the responsibility of Transport Canada. No carrier would be allowed to fly on a route where there were existing structures. At the present time, the airport is licenced and the carriers are licenced to carry out operations in conformance with the rules and regulations set down by Transport Canada and they are quite happy that there are no obstructions to the flight paths that are set for the airport. If for some reason—and it would probably be a physical impossibility at that airport because of the way the airport is configureated, but if it was possible for a pilot to take off due north he would obviously run smack into downtown Toronto and his proposal would not be entertained by Transport Canada.

Senator Stollery: Or by the City of Toronto.

Mr. Howard: Also by Transport Canada, because it would be an unsafe operation.

Senator Stollery: As far as I am concerned, I am going to wrap this up. You can say what you like, but I know that when we approve this bill, as has happened time and time again, particularly in the area of the Department of Transport, when we think back to some of the episodes that have occurred with that department, we know that when we approve the bill, it seems to me to be quite clear that we are giving to an unelected body, the Toronto Harbour Commission, a limited power of expropriation. I say "limited", because there are very strict parameters. As Mr. Forrestall has said, he would not like to see that happening in Halifax. However, that is my reading of it and I suppose it does not matter. Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Stockfish: If I might, Mr. Chairman—

The Deputy Chairman: Yes, please.

Mr. Stockfish: First of all, I do not think we are giving them the power of expropriation by this bill. That power of expropriation already exists under the 1939 act which this bill is intended to replace.

Senator Stollery: That is why we are here, because we have an opportunity to go over someting they might have looked at a little more carefully in 1939.

Mr. Stockfish: That legislation applies to the Toronto Island Airport. The 1911 Toronto Harbour Commissioners Act applied—

Senator Stollery: But they did not have aeroplanes in 1911.

Mr. Stockfish: That is true.

Senator Stollery: And in 1939, they used something called Barker Field, as I remember.

Mr. Stockfish: Section 19 of the 1911 act gives broad expropriation power which applies to all Harbour Commissioner activities generally. If the power of expropriation, which we have curtailed in this bill, were not in existance, then by virtue of clause 6 of this bill, which makes the provisions of the Toronto Harbour Commissioners' Act 1911 apply to this act as though it were a part of this act, that general expropriation

[*Traduction*]

M. Howard: Sénateur, permettez-moi de vous interrompre un instant. Même si les commissaires du havre de Toronto possèdent et exploitent l'aéroport, la délivrance de permis à l'aéroport et aux transporteurs aériens incombe à Transports Canada. Aucun transporteur ne serait autorisé à emprunter une trajectoire parsemée d'obstacles. A l'heure actuelle, l'aéroport et les transporteurs sont autorisés à opérer conformément aux règlements établis par Transports Canada et ils sont bien contents que leurs trajectoires de vol soient dégagées de tout obstacle. Si pour une raison quelconque—et ce serait sans doute physiquement impossible à cet aéroport à cause de sa conception même—un pilote pouvait décoller au nord, il tomberait tout droit au centre-ville de Toronto et sa proposition ne serait pas retenue par Transports Canada.

Le sénateur Stollery: Ni par la ville de Toronto.

M. Howard: Ni par Transports Canada, pour des raisons de sécurité.

Le sénateur Stollery: Quant à moi, je vais résumer le tout. Vous direz ce que vous voudrez, mais je sais que lorsque nous approuverons ce projet de loi, comme on l'a fait dans beaucoup d'autres cas, surtout en ce qui concerne le ministère des Transports, et qu'on se rappelle certains cas qui se sont produits avec ce ministère, nous savons que nous donnerons de toute évidence à un organisme non élu, qui est la Commission du havre de Toronto, un pouvoir limité d'expropriation. Je dis «limité», parce qu'il est assorti de conditions très précises. M. Forrestall a dit qu'il n'aimerait pas que cela ait lieu à Halifax. Voilà donc mon interprétation, même si elle importe peu. Merci infiniment, monsieur le président.

M. Stockfish: Si vous le permettez, monsieur le président—

Le président: Oui, je vous prie.

M. Stockfish: Premièrement, je ne pense pas que ce projet de loi donne aux commissaires un pouvoir d'expropriation puisqu'il existe déjà aux termes de la loi de 1939 que ce projet de loi est censé remplacer.

Le sénateur Stollery: Nous sommes ici pour examiner une question qu'on aurait étudiée de plus près en 1939.

M. Stockfish: Ce projet de loi concerne l'aéroport des Îles de Toronto. La Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto s'appliquait . . .

Le sénateur Stollery: Mais il n'y avait pas d'aéroplane en 1911.

M. Stockfish: C'est vrai.

Le sénateur Stollery: Et en 1939, on utilisait ce qu'on appelait le terrain Barker, si ma mémoire est bonne.

M. Stockfish: L'article 19 de la loi de 1911 donne de vastes pouvoirs d'expropriation au regard de toutes les activités des commissaires du havre. Si le pouvoir d'expropriation, que nous avons tronqué dans ce projet de loi, n'existait pas, alors en vertu de l'article 6 de ce projet de loi qui reprend les dispositions de la Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto comme si elles en faisaient partie, ce pouvoir général

[*Text*]

power would exist, but without the conditions that are outlined in this bill. The protections are there.

The Deputy Chairman: If I may, honourable senators, I would ask the witnesses to explain to a little country boy what clause 4 of the bill means. It reads:

> 4. The Commissioners have, in respect of the operation of the Airport, the power
>
> (a) to acquire, hold and use real and personal property of any description and any interest in such property;
>
> (b) to enter into agreements with any person, commission, authority or government;
>
> (c) to enforce regulations made by the Minister of Transport for the purpose of providing unobstucted airspace for the landing and taking off of aircraft at the Airport; and
>
> (d) to acquire, for the purpose of enforcing the regulations referred to in paragraph (c), by purchase or agreement, or, subject to section 5, by expropriation, easements or other rights or interests in, upon or over lands adjacent to or in the vicinity of the Airport.

Perhaps I do not understand what I am reading, but would they please explain it further?

Mr. Stockfish: As I mentioned earlier, Mr. Chairman, the airport zoning regulations around all airports, including Toronto Island airport, only apply to new buildings or obstacles. They do not apply to existing buildings. Therefore, we are talking about buildings or obstacles which may be erected. If, for any reason, a property owner who is affected by the zoning regulations decides to put up a building which is in violation of those zoning regulations—perhaps it exceeds the height limits set by those regulations with respect to certain flight paths—then the Department of Transport, generally speaking, and the harbour commissioners, in this case, may take steps to enforce those regulations, i.e., they may enforce the dismantling of that particular obstacle. They may also do it, if need be, by acquisition, purchase or expropriation. That would not amount to an expansion of the airport. That would simply be for the purposes of ensuring safety of aircraft movement to and from the Toronto Island airport.

Senator Stollery: The difference is that we are not talking about an airport like the various large, new airports which have all of these things examined when they are erected outside of a town, at such a distance that they do not interfere. We are talking about one of the only airports in the country which is basically in the middle of a big city. Therefore, all of the other definitions do not really apply because we are talking about something that is at the foot of Bathurst Street in Toronto. Anything that would apply to another airport in the country does not apply to this one.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, you always preface every statement by referring to yourself as a small town country boy—that has been the secret of your success now for 25 years. I never knew about that area of zoology that deals with birds—ornithology, it is just a whole new word to

[*Traduction*]

d'expropriation existerait, mais sans les conditions énoncées dans le projet de loi. Les protections existent déjà.

Le vice-président: Si vous me le permettez honorables sénateurs, j'aimerais demander aux témoins d'expliquer à un petit campagnard comme moi la signification de l'article 4 qui se lit comme suit:

> 4. Les commissaires peuvent, pour l'exploitation de l'aéroport:
>
> *a*) acquérir, détenir et utiliser tous biens mobiliers ou immobiliers ou tous droits sur ceux-ci;
>
> *b*) conclure des accords avec toute personne, commission ou autorité ou avec tout gouvernement;
>
> *c*) faire observer les règlements pris par le ministre des Transports afin d'assurer à l'aéroport, pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, un champ aérien libre;
>
> *d*) acquérir, pour assurer l'observation des règlements visés à l'alinéa *c*), par achat ou accord ou, sous réserve de l'article 5, par expropriation, des servitudes ou d'autres droits afférents aux terrains contigus à l'aéroport ou voisins de celui-ci.

Je ne comprends peut-être pas ce que je lis, mais pourrait-on m'en dire davantage?

M. Stockfish: Je le répète, monsieur le président, les règlements de zonage qui s'appliquent à tous les aéroports, y compris celui des îles de Toronto, portent seulement sur les nouveaux immeubles ou obstacles. Ils ne s'appliquent pas aux constructions actuelles qui ne seront pas touchées. Il s'agit donc de constructions ou d'obstacles qu'on viendrait à ériger. Si pour une raison quelconque, un propriétaire auquel s'applique le règlement de zonage, décide de construise un immeuble assez haut, par exemple, pour contrevenir aux règlements régissant les trajectoires de vol, le ministère des Transports et, dans ce cas-ci, les commissaires du havre, peuvent prendre des mesures pour faire appliquer ces règlements, c'est-à-dire qu'ils peuvent exiger la destruction de l'obstacle en question. Ils peuvent aussi le faire, au besoin, en achetant, en acquérant ou en expropriant l'immeuble ou l'obstacle. Cela n'équivaudrait pas à agrandir l'aéroport, ce serait simplement un moyen d'assurer la sécurité du trafic aérien à destination ou en provenance de l'aéroport des îles de Toronto.

Le sénateur Stollery: Nous ne parlons pas des grands et nouveaux aéroports construits à l'extérieur des villes et pour lesquels on s'est assuré que de pareils obstacles n'interviendront pas. Il s'agit plutôt d'un des rares aéroports du pays situés au beau milieu d'une grande ville. Par conséquent, toutes les autres définitions ne s'appliquent pas vraiment parce que l'aéroport se trouve tout près de la rue Bathurst à Toronto. Tout ce qui vaut pour les autres aéroports ne s'applique pas à celui-ci.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, vous dites au début de chaque intervention que vous êtes un petit campagnard; c'est le secret de votre réussite depuis maintenant 25 ans. Je n'ai jamais connu cette partie de la zoologie qui traite des oiseaux: l'ornithologie qui est un tout nouveau

[*Text*]

me. I found the testimony respecting the birds to be fascinating. I could not figure out whether we were trying to protect the birds or the aircraft. Are the birds going to be flying into the propeller or is the propeller going to knock off the birds?

Mr. Forrestall: It might be of interest, at this juncture, to mention that the reason why we built fences around airports, to begin with, was to keep people from walking into airplane propellers. Now we build fences around airports so that some people may fly safely. Incidentally, the professionals who appeared before the committee suggested to us that, while the birds around the airports are a nuisance, nevertheless they have become environmentally adapted.

Senator Stollery: Somebody should have told that to a great big Zapilote who flew into an airplane that I was in and nearly caused it to crash.

Senator MacDonald (Halifax): A what, Senator Stollery?

Senator Stollery: A black vulture that hit a plane I was in in San Jose, Costa Rica. We hit it at a thousand metres and it put a hole in the fuselage such that we nearly crashed. Nobody told that bird that it was environmentally adapted.

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, I move that we report the bill without amendment.

The Deputy Chairman: First, I should express my sincere thanks to my dear friend, Mr. Forrestall, and to Mr. Stockfish and Mr. Howard, for their help and kindness here tonight. While they may think we are rather difficult to get along with, that is what we are here for. They may have all the brains in the world, but I noticed at times that they did not have the answers. In any event, we are happy that they were with us and I thank them very much on behalf of the committee.

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, I understand that a formal motion has been made.

> The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its seventh report. Your committee, to which was referred Bill C-76, intituled: "An Act respecting the operation of the Toronto Island Airport by the Toronto Harbour Commissioners", has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, February 12, 1986, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

I so move.

The Deputy Chairman: Thank you, Senator Macdonald. Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Senator MacDonald (Halifax): Let the record show that Senator Muir presided over this meeting, in the absence of Senator Langlois, with great distinction.

[*Traduction*]

mot pour moi. J'ai été fasciné par le témoignage sur les oiseaux. Je ne savais trop si nous voulions protéger les oiseaux ou l'avion. Les oiseaux vout-ils frapper l'hélice ou bien est-ce l'hélice qui va les déchiqueter?

M. Forrestall: Il pourrait être intéressant, à ce moment-ci, de mentionner que si nous avons construit des clôtures autour des aéroports, c'était premièrement pour empêcher que les gens ne s'aventurent trop près des hélices des avions. Maintenant, nous en construisons autour des personnes de façon à ce que certains puissent voler en toute sécurité. A propos, les experts qui ont comparu devant le comité nous ont laissé entendre que bien que les oiseaux qui volent autour des aéroports causent des inconvénients, ils se sont néanmoins adaptés à cet environnement.

Le sénateur Stollery: On aurait dû dire cela à un grand zapilote qui est venu heurter l'avion dans lequel j'avais pris place et qui a failli s'écraser.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Un quoi, sénateur Stollery?

Le sénateur Stollery: Un vautour noir qui a frappé un avion dans lequel j'avais pris place à San Jose, au Costa Rica. Nous l'avons frappé à un millier de mètres d'altitude et il a percé le fuselage de telle sorte que nous avons failli nous écraser. Personne n'a dit à cet oiseau qu'il s'était adapté à son environnement.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, je propose que nous rapportions le projet de loi sans amendement.

Le vice-président: Premièrement j'aimerais remercier très sincèrement mon cher ami, M. Forrestall, et M. Stockfish ainsi que M. Howard, de leur aide et de leur bienveillance. Bien qu'ils puissent croire qu'il est plutôt difficile de s'entendre avec nous, je suis sûr qu'ils en comprennent la raison. En dépit de leur intelligence, j'ai remarqué qu'ils n'étaient pas toujours en mesure de répondre à mes questions. De toute façon, nous sommes heureux de les avoir eus parmi nous et je les remercie infiniment au nom du comité.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, je crois qu'une motion officielle a été présentée.

> Le Comité sénatorial permanent du transport et des communications a l'honneur de présenter son 7e rapport. Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-76, intitulé: «Loi concernant l'exploitation de l'aéroport des îles de Toronto par les commissaires du havre de Toronto», a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 12 février 1986, examiné ledit projet de loi et le rapporte maintenant sans amendement.

Je le propose.

Le vice-président: Merci, sénateur Macdonald. Est-ce adopté, honorables sénateurs?

Des voix: Adopté.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Indiquons au dossier que le sénateur Muir a présidé cette réunion, en l'absence du sénateur Langlois, et qu'il s'est fort bien acquitté de sa tâche.

[*Text*]

Mr. Forrestall: What a genteel place. When may I come and join you?

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, before the Parliamentary Secretary leaves, I wonder if I might bring another matter to his attention in the hope that he will bring it to the attention of the minister. It has to do with the condition of the airport at Sydney, Nova Scotia. At that airport, some work has now been going on extending it, which is greatly needed, but there are no gangways. This means that persons coming to and going from that airport must go outside in order to enter and leave the plane. In Cape Breton, when the weather is sometimes inclement, it is difficult for people to go to and from the aircraft. I wish, Mr. Chairman, that the Parliamentary Secretary would use his influence with the minister to have that corrected and to bring that airport up to modern standards.

The Deputy Chairman: On behalf of Senator Graham, who is also from Cape Breton, and Senator Finlay MacDonald, who was born there and whose father represented the area for many years in the House of Commons, and myself, another Cape Bretoner, let me reinforce all that Senator Macdonald has said, Mr. Forrestall. I say that in the hopes that you will take it to heart and really go after the Honourable Mr. Mazankowski.

Senator MacDonald (Halifax): Yes, what are we doing screwing around about the Toronto airport?

Mr. Forrestall: The airlines servicing the airport have the primary responsibility for the ramps, but I would be pleased to bring this matter to the attention of the proper authority. I might even extend that to Canadian Pacific, EPA, Air Atlantic and Air Nova. It is a good point, Senator Macdonald.

Senator Macdonald (Cape Breton): I know it is a good point, so get after it.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Forrestall: Quel endroit charmant. Puis-je venir me joindre à vous?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, avant que le secrétaire parlementaire ne parte, je me demande si je pourrais porter une autre question à son attention dans l'espoir qu'il en fera part au ministre. Il s'agit de la condition de l'aéroport de Sydney en Nouvelle-Écosse. Cet aéroport fait actuellement l'objet de certains travaux d'agrandissement, qui étaient rendus extrêmement nécessaires, mais il ne possède pas de couloirs pour le débarquement. Il faut donc que les passagers qui utilisent cet aéroport se rendent à l'extérieur pour monter dans l'avion où en le quittant. Au Cap-Breton, lorsque le temps est parfois inclément, il est pénible de parcourir cette distance. Je souhaite, monsieur le président, que le secrétaire parlementaire use de son influence auprès du ministre pour que cette situation soit corrigée et pour faire de cet aéroport un aéroport vraiment moderne.

Le vice-président: Au nom du sénateur Graham, qui vient aussi du Cap-Breton, et du sénateur Finlay MacDonald, qui est né là-bas et dont le père a représenté cette région pendant de nombreuses années à la Chambre des communes, et en mon propre nom, à titre de résidant du Cap-Breton, permettez-moi, monsieur Forrestall, d'insister sur l'importance de la requête du sénateur Macdonald. J'espère ainsi que vous prendrez cette requête à cœur et serez disposé à la transmettre à l'honorable M. Mazankowski.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il n'y a pas que l'aéroport de Toronto, n'est-ce pas?

M. Forrestall: La responsabilité des aires de traffic incombe principalement aux compagnies aériennes qui desservent l'aéroport, mais il me fera plaisir de porter cette question à l'attention de l'autorité compétente. Je pourrais même en saisir le Pacifique Canadien, l'EPA, Air Atlantique et Air Nova. Vous avez tout à fait raison, sénateur Macdonald.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je le sais fort bien, aussi ne tardez pas.

La séance est levée.

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. B. Stockfish, Legal Counsel;

Mr. John Howard, Special Project Officer, Policy and Strategic Planning (Air).

Du ministère des Transports:

M. B. Stockfish, avocat conseil;

Mr. John Howard, agent de projets spéciaux, politiques et planification stratégiques (Air).

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature 1984-1985-1986

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, April 29, 1986

Issue No. 15

First proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof"

APPEARING:

Mr. Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 29 avril 1986

Fascicule nº 15

Premier fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz»

COMPARAÎT:

M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28403

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

*Membres d'office

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, March 13, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion it was—

Resolved in the affirmative".

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 13 mars 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 AVRIL 1986
(22)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications, se réunit à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Robert Muir (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Thériault et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. R. A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine et commissaire, Garde côtière canadienne;

M. G. R. Stewart, commissaire, Garde côtière canadienne;

M. A. Popp, avocat général.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 13 mars 1986, entreprend son étude sur la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

Le président présente M. Forrestall qui fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

A 21 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 29, 1986
(22)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Vice-Chairman, the Honourable Senator Robert Muir, presiding.

Present: The Honourable Senators MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Thériault and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: Mr. Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. R. A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. A. Popp, General Counsel.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated March 13, 1986, commenced consideration of the subject-matter of Bill C-75, intituled, "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof."

The Chairman introduced Mr. Forrestall, who made a statement and answered questions.

At 9:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, April 29, 1986

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to examine the subject matter of the Bill C-75, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Senator Robert Muir (*Deputy Chairman*) in the Chair.

The Deputy Chairman: Since Senator Langlois cannot be present tonight, as Deputy Chairman, I should like to welcome our witnesses. As you are well aware, we will be discussing the subject matter of Bill C-75.

Appearing before our committee tonight we are pleased to welcome Mr. Mike Forrestall, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport and representatives from the Department of Transport, Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; and Mr. A. Popp, General Counsel.

In accordance with our usual procedure, I would invite Mr. Forrestall, the Parliamentary Secretary, to make an opening statement.

Mr. J. Michael Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: We do have some opening remarks, Mr. Chairman, and then we will place ourselves at your disposal with respect to this very important piece of legislation which, you will note, was dealt with expeditiously in the other place.

I regret that your chairman is not able to be with us this evening. I trust his health will improve.

Bill C-75 was extensively discussed at second reading in the House of Commons and in the Legislative Committee. Over 60 witnesses, representing 28 organizations and associations presented a brief to the committee during, generally, the month of February. The committee undertook a clause-by-clause analysis during March and senators may be pleased to note, that we made 24 amendments to the bill as originally introduced. As a result of the committee's work, I believe we have an improved bill which should go a long way in bringing the Canada Shipping Act into line with similar legislation of our major trading partners around the world.

I should like to talk for a moment about the controversial Clause 4. I think it is fair to say that the government has, in fact, responded to the fairly legitimate criticism that Clause 4, dealing with cost recovery, was too open-ended by specifying that Coast Guard services must be generally available before the related charges can be assessed; by specifying that new or revised charges must be published in the Canada *Gazette* at least 90 days prior to the intended date of introduction; and by providing an opportunity for persons or groups to make

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 29 avril 1986

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier la teneur du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le sénateur Robert Muir (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Puisque le sénateur Langlois ne peut assister à la réunion ce soir, je voudrais, à titre de vice-président, souhaiter la bienvenue aux témoins. Vous le savez, nous allons débattre du projet de loi C-75.

Nous sommes heureux d'accueillir ce soir M. Mike Forrestall, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, ainsi que des représentants du ministère des Transports, M. R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Administration canadienne du transport maritime et commissaire de la Garde côtière canadienne; M. G.R. Stewart, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne; et M. A. Popp, avocat général.

Conformément à la procédure habituelle, j'inviterais M. Forrestall, le secrétaire parlementaire, à faire une déclaration préliminaire.

M. J. Michael Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports : Nous avons effectivement quelques observations préliminaires à faire, monsieur le président, et nous serons ensuite à votre disposition pour répondre à vos questions au sujet de cet important projet de loi qui, vous le remarquerez, a été adopté avec diligence à l'autre endroit.

Je suis désolé que le président du Comité ne puisse pas être ici ce soir. J'espère qu'il sera bientôt rétabli.

La Chambre des communes et le Comité législatif ont longuement débattu du projet de loi C-75 à la deuxième lecture. Plus de 60 témoins représentant 28 organisations et associations ont soumis un mémoire au Comité la plupart en février. Le Comité s'est ensuite attaqué à l'étude article par article du projet de loi au mois de mars. Les sénateurs seront peut-être heureux de constater que nous avons apporté 24 modifications au projet de loi initial. Grâce aux travaux du Comité, je crois que nous avons maintenant un projet de loi meilleur qui devrait grandement aider à rapprocher la Loi sur la marine marchande du Canada des lois comparables de nos principaux partenaires commerciaux du monde entier.

J'aimerais parler d'abord de l'article 4 qui a suscité des controverses. Il est juste de dire, selon moi, que le gouvernement a bel et bien tenu compte des critiques, en grande partie légitimes, exprimées au sujet de la trop vaste portée de l'article 4 relatif au recouvrement des frais, en prévoyant que la garde côtière ne peut en général imposer des droits que pour les services qu'elle fournit réellement; que tous nouveaux droits doivent être publiés dans la *Gazette* du Canada au moins 90 jours avant de prendre effet; et que les personnes et les groupes intéressés

[*Text*]

representation to the minister on the impact of new or revised charges.

The minister has given assurance to the Legislative Committee that full consultation will take place with users of Coast Guard services across Canada before any program of cost recovery is introduced; that, in fact, Clause 4, as such, will not be proclaimed before January 1987; that charges any régime may put in place under Clause 4 would only come into effect in January 1988; and that the Coast Guard is looking for an additional $20 million in net revenue by 1988-89.

Honourable senators will know that the Auditor General has, on two occasions, made observations regarding the necessity for the Coast Guard to recover a higher percentage of operating costs as it has both traditionally and historically.

Another significant amendment is that operators of pleasure yachts of less than 20 metres, and vessels that are propelled manually by oars or paddles, are exempt from the enabling clause concerning certification of operators.

I should like to digress for a moment to say that the original legislation called for a régime of certification above 12 metres. The representations by members of the Opposition and by the pleasure boating fraternity in Canada was most effective. It was eloquent and resulted, in fact, in an amendment that increased the minimum length to 20 metres.

Having said that, I must say that it is a matter of some regret that, in fact, that amendment was moved and did indeed have the endorsation of the Legislative Committee. The purpose of it, of course, was not to require certified operators of pleasure boats at all but, rather, to put in place in the Canada Shipping Act the capacity for the minister, under certain circumstances, to require certain levels of training and proficiency in boat handing. This is done as a result of a number of coroners' inquiries which have made strong recommendations in this general direction in light of the rapidly increasing number of pleasure craft, particularly on our west coast and in parts of central Canada. However, notwithstanding that, the boating community did prevail. I hope that we all accept responsibility for that.

I should also like to inform senators that the bill has, in fact, been amended so that the Canada Shipping Act applies to Canadian registered drill ships and Mobile Offshore Drilling Units which are called MODUs while in transit over Canada Lands; while drilling on Canada Lands; or while in transit or drilling in any other part of the world. The bill now reads that regulations for training and certification; for design and construction; for safe working practice on MODUs; and for regulations associated with the International Maritime Organization MODU Code must be jointly recommended by the Minister of Transport and the Minister of Energy, Mines and Resources.

In keeping with our concerns about pollution prevention and control, we have increased the existing $100,000 penalties for

[*Traduction*]

pourront exprimer leurs vues au ministre sur l'incidence de ces nouveaux droits.

Le ministre a donné au Comité législatif l'assurance que tous les usagers des services offerts par la garde côtière au Canada seraient consultés avant qu'un programme de recouvrement des frais soit institué; que l'article 4 n'entrerait pas en vigueur avant janvier 1987, qu'aucun droit pouvant être perçu aux termes d'un régime instauré en vertu de l'article 4 ne serait exigé avant janvier 1988 en vertu de l'article 4 n'entreraient en vigueur qu'en janvier 1988 et que la Garde côtière envisageait des recettes additionnelles nettes de 20 millions de dollars d'ici 1988-1989.

Les sénateurs savent que le Vérificateur général a, à deux reprises, émis l'opinion que la Garde côtière devrait recouvrer une plus grande partie de ses frais d'exploitation.

Une autre modification importante a été apportée au projet de loi. En effet, les exploitants de yatchs de plaisance de moins de 20 mètres et de bateaux propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies échapperont à l'application de l'article habilitant concernant la délivrance de brevets et de certificats aux exploitants.

Je voudrais faire une digression pour signaler qu'initialement, le projet de loi prévoyait que le régime s'appliquerait aux bateaux de plus de 12 mètres. Les représentations des membres de l'Opposition et de la fraternité de la navigation de plaisance au Canada ont été très efficaces. Elles ont en fait abouti à une modification qui a porté la longeur minimale à 20 mètres.

Cela dit, je dois dire que l'on regrette un peu que la modification ait été déposée et qu'elle ait été approuvée par le Comité législatif. Par cet article, on ne cherchait évidemment pas à obliger les exploitants de bateaux de plaisance à obtenir un brevet; on voulait plutôt intégrer à la Loi sur la marine marchande du Canada un mécanisme permettant au Ministre, dans certains cas, d'exiger certains niveaux de formation et de compétence maritimes. En effet, plusieurs coroners, après enquête, ont fait des recommandations en ce sens, vu le nombre rapidement croissant de bateaux de plaisance, particulièrement sur la côte ouest et dans certaines régions du centre du Canada. Cependant, les propriétaires de bateaux de plaisance ont gagné. J'espère que nous en acceptons tous la responsabilité.

J'aimerais également informer les sénateurs que le projet de loi a en fait été modifié de façon que la Loi sur la marine marchande du Canada s'applique aux navires de forage pétrolier enregistrés au Canada et aux unités mobiles de forage au large que l'on appelle MODU, lorsque celles-ci sont en transit sur les terres du Canada, en forage sur les terres du Canada ou en transit ou en forage dans toute autre partie du monde. Il est maintenant prévu dans le projet de loi que les règlements concernant la formation et les certificats et brevets, la conception et la construction, la sécurité sur les MODU ainsi que les règlements liés au code d'exploitation des MODU de l'Organisation maritime internationale doivent être conjointement recommandés par le ministre des Transports et par le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Pour tenir compte de vos préoccupations au sujet de la prévention et du contrôle de la pollution, nous avons augmenté les

[*Text*]

offences under Part XX of the act which I might just set out for your information. Those penalties are as follows: First, any person or ship that discharges a pollutant in contravention of the regulations is subject to a fine of $250,000. Second, any ship that does not have a pollution certificate as proof of compliance with pollution regulations is subject to a fine of $200,000. Third, any person or ship that fails to comply with a direction given by a pollution prevention officer is subject to a fine of $200,000. Fourth, any person or ship who contravenes applicable regulations is subject to a fine of $200,000.

Mr. Chairman, these amendments reflect the government's primary concern for safety and cost effectiveness. They reflect our experience as a result of the *Cartiercliff Hall*, the *Hudson Transport* and the *Ocean Ranger* disasters, and provide for the implementation of six International Maritime Organization contraventions and five IMO Codes. They improve and modernize a 50-year old act so that it represents the realities of today's marine world.

I would urge senators to give expeditious passage to this legislation, which has been long awaited both nationally and internationally. Mr. Chairman, if there are any questions, we are here at your disposal and would be pleased to get into some of the detail with honourable senators.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. I have taken note of your plea for urgent passage. However, in view of the size of the legislation—I note that there are some 800 sections involved—I do not think that it will be passed tonight. Furthermore, we will have as witnesses before this committee representatives of the Council of Boating Organizations of Canada, the Canadian Merchant Service Guild, the Inuit Tapirisat of Canada, the Corporation of the City of Thunder Bay, the Great Lakes Waterways Development Association, the Canadian Ports under Harbour Commission, the Seafarers' International Union of Canada, the Dominion Marine Association and the Société de développement économique du St-Laurent. In view of the fact that the existing act goes back to 1934 and the last major amendments to it were made in 1971, I would think that there would have to be some consideration given to this bill, no matter how quickly we would like to pass it. In any event, Senator Langlois will be back soon and, please God, feeling well; he might have a different attitude.

I call upon Senator Thériault to begin questioning.

Senator Thériault: Mr. Chairman, it is a pleasure to see Mr. Forrestall representing the Government of Canada. I say that because over the years I have watched him carefully as a member of the opposition. Perhaps I can put to him a few of those questions he used to pose when he was in opposition.

I understand the need for amendments to this legislation so that it can be brought up to date. However, because I am from the maritimes, I cannot help but ask myself how far the gov-

[*Traduction*]

amendes actuelles de 100 000 $ prévues en vertu de la partie XX de la Loi. Je vais vous en donner un aperçu à titre d'information. Les amendes sont les suivantes. Premièrement, toute personne ou tout navire qui rejette un polluant contrairement aux règlements est passible d'une amende de 250 000 $. Deuxièmement, tout navire qui n'a pas à son bord un certificat de conformité avec les règlements en matière de pollution est passible d'une amende de 200 000 $. Troisièmement, toute personne ou tout navire qui ne se conforme pas à une directive donnée par un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution est passible d'une amende de 200 000 $. Enfin, toute personne ou tout navire qui contrevient aux règlements qui lui sont applicables est passible d'une amende de 200 000 $.

Monsieur le président, ces modifications reflètent bien l'intérêt du gouvernement pour la sécurité et la rentabilité. Elles tiennent compte de l'expérience acquise lors des accidents du *Cartiercliff Hall,* du *Hudson Transport* et de l'*Ocean Ranger* et prévoient la mise en œuvre de six contraventions de l'Organisation maritime internationale et de cinq codes de cette même organisation. Elles modernisent une loi vieille de 50 ans de façon qu'elle traduise les réalités du monde maritime d'aujourd'hui.

Je demanderais aux sénateurs d'adopter rapidement ce projet de loi qui est attendu depuis longtemps, nationalement et internationalement. Monsieur le président, s'il y a des questions, nous sommes ici à votre disposition et nous sommes prêts à entrer davantage dans les détails avec les honorables sénateurs.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall. Je prends bonne note de votre demande d'adoption rapide, mais compte tenu de la longueur du projet de loi—je remarque qu'il y a quelque 800 articles—je ne crois pas qu'il sera adopté ce soir. De plus, le Comité a l'intention d'entendre des représentants du Conseil des organisations de navigation du Canada, de la Guilde de la marine marchande du Canada, de l,Inuit Tapirisat du Canada, de la Corporation de la ville de Thunder Bay, de la Great Lakes Waterways Development Association, de l'Association des ports et havres du Canada, du Syndicat international des marins canadiens, de la Dominion Marine Association et de la Société de développement économique du Saint-Laurent. Étant donné que la Loi remonte à 1934 et que les dernières grandes modifications y ont été apportées en 1971, je crois qu'il convient d'étudier ce projet de loi en profondeur, même si nous savons que le temps presse. De toute façon, le sénateur Langlois sera bientôt rétabli, je l'espère. Il aura peut-être une attitude différente.

Je demanderais au sénateur Thériault de poser la première question.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, c'est un plaisir de voir que M. Forrestall représente le gouvernement du Canada. Si je dis cela, c'est que depuis quelques années, je l'ai suivi de près quand il était membre de l'opposition. Je pourrais peut-être lui poser quelques questions du genre de celles qu'il avait l'habitude de poser quand il était dans l'opposition.

Je comprends bien qu'il faut moderniser la Loi, mais comme je viens des Maritimes, je ne peux m'empêcher de me demander jusqu'où le gouvernement à l'intention d'appliquer son

[*Text*]

ernment philosophy will go on a "pay as you go" basis. In other words, as I read this bill, it gives the minister or an agency of the minister the authority or prerogative to charge back the cost. I want to ask Mr. Forrestall this: What does that do to the people on the Atlantic coast¢ I also include the Pacific coast, although I am not too familiar with it. What will it do to those people who need the services?

Mr. Forrestall: Senator, in reply, I would first say that the Deputy Chairman is quite right, the act is an old one. It is all too rarely that the Parliament of Canada has an opportunity to enter major acts like this. The occasions on which such legislation is opened have to do with international protocols and conventions that deal with safety at sea, pollution and other matters that I am sure are non-controversial; some have been around for many years. There is a degree of urgency to give them statutory authority.

In the process of opening up this legislation, it was felt somewhat necessary to look at the cost of recovery, largely because in his 1983 report, the Auditor General for Canada was quite caustic in his remarks about the failure of the Department of Transport to recoup a greater proportion of its cost of services. He reiterated that warning again in 1985. This government, in keeping with its desire to make things a little more realistic in that sense, decided to put the enabling legislation in. We did so without having gone through the usual course of consultation that we will do. There will be no charges put in place until after January of 1988. That regime will result and flow from the recommendations of the consulting committee, which we hope will travel very widely in Canada and address itself to that community which uses coastguard and marine services.

I think then and only then will we have an appreciation of the impact of cost recovery on the fishery, let us say, that is so widely important to us in Atlantic Canada. Until we have consulted and developed a regime, I think we would simply be speculating to comment in any way at this point.

I can tell honourable senators that neither the minister nor this goverment has any intention to impose undue hardship upon any segment of the maritime community with respect to recovery of service costs.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I accept Mr. Forrestall's statement. I do not mind saying that I think we are fortunate to have a Minister of Transport who is understanding, and I say this because I watch him operate. Mr. Forrestall is a parliamentary secretary who has been a legislator for many years. He knows the danger involved in giving any minister certain prerogatives. I am not quoting him or any other member of the government. To some degree, when I was a minister in a much smaller jurisdiction, I was frightened of such a thing, especially in a country like Canada. In years gone by, when there was a government of another stripe in power—and I am thinking of when I was provincial minister, when I appeared before the Government of Canada—if I read between the lines, I realized that a major point of view is that of central Canada. They

[*Traduction*]

principe du paiement à l'acte. Autrement dit, si j'interprète bien ce projet de loi, on donne au Ministre ou à une agence du Ministre le pouvoir de recouvrer les coûts auprès des clients. Je voudrais demander ceci à monsieur Forrestall: quels effets cela aura-t-il sur les gens de la côte atlantique? J'englobe également la côte du Pacifique, même si je connais moins bien la situation dans cette région. Qu'arrivera-t-il aux gens qui ont besoin des services?

M. Forrestall: Sénateur, je dirais d'abord que le vice-président a tout à fait raison, la loi est vieille. Le Parlement du Canada n'a que trop rarement l'occasion de se pencher sur d'importantes lois comme celle-ci. Ce type de loi n'est en général modifié qu'à la suite de conventions et de protocoles internationaux portant sur la sécurité en mer, sur la pollution et sur d'autres questions, qui, j'en suis certain, ne prêtent pas à controverse. Certains sont en vigueur depuis de nombreuses années. Il est urgent de leur donner force de loi.

Quand on a décidé de réétudier la Loi, on a estimé nécessaire d'envisager le recouvrement des coûts surtout parce que dans son rapport de 1983, le Vérificateur général a fait des remarques assez caustiques sur le fait que le ministère des Transports n'a pas réussi à récupérer une plus grande partie des coûts de ses services. Il a répété ces avertissements en 1985. Le gouvernement, soucieux de rendre les choses plus réalistes dans ce sens, a décidé de déposer ce projet de loi. Nous l'avons fait sans les consultations habituelles. Aucun droit ne sera imposé avant février 1988. Le régime résultera des recommandations du Comité qui, nous l'espérons, se rendra partout au Canada et interrogera les gens qui utilisent les services de la Garde côtière et les services maritimes.

Ce n'est qu'alors que nous aurons une idée des répercussions de recouvrement des coûts sur les pêches, par exemple, qui sont si importantes pour nous dans les provinces de l'Atlantique. Tant que nous n'aurons pas procédé à ces consultations et élaboré un régime, tout commentaire ne pourra être que spéculation.

Je peux dire aux honorables sénateurs que ni le Ministre ni le gouvernement n'ont l'intention d'imposer aux gens de mer des contraintes indues en ce qui concerne les coûts des services.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, j'accepte la réponse de M. Forrestall. Cela ne m'embarrasse pas d'admettre que nous avons de la chance d'avoir un ministre des Transports compréhensif, et je dis cela parce que je l'ai observé. M. Forrestall est un secrétaire parlementaire qui a été législateur pendant de nombreuses années. Il connaît les risques que comporte l'attribution de certaines prérogatives au Ministre. Je ne le cite pas, ni aucun autre membre du gouvernement. Dans une certaine mesure, quand j'étais ministre d'un portefeuille beaucoup plus petit, je craignais cela, surtout dans un pays comme le Canada. Il y a longtemps, quand le gouvernement d'un autre parti était au pouvoir—et je pense à l'époque où j'étais ministre provincial, lorsque j'ai comparu devant le gouvernement du Canada—en lisant entre les lignes, je me suis rendu compte que les provinces centrales du Canada pèsent lourd dans la

[*Text*]

cannot be blamed for that—the seats are in Quebec and Ontario.

At any rate, what frightens me is that a fisherman on the east coast might be scared to call in the coastguard because of the charges that he may incur, and, in such a case, people may drown out there. Believe me, that can happen, and this kind of legislation, so far as I am concerned, is dangerous legislation. I hope, Mr. Chairman, that before the committee is finished with this bill, we can have stronger commitments, that we can have some idea of what may be the charges.

The Deputy Chairman: Is there any response?

Mr. Forrestall: I would like to respond to that. There should not now, or ever in the future, be any hesitation on the part of any seafarer to call for the help of the Canadian Coast Guard, or, indeed, the auxiliary services, if there is any threat to life or significant threat to property. Let me re-emphasize that. Never should anyone be able to say—nor will they; God forbid—that they would hesitate to call Search and Rescue or the Coast Guard if there was danger of loss of life. There would be no charges for that.

Senator Thériault: Can I read that in the bill, that there will be no charges for that? Is that in the bill?

Mr. Forrestall: No, it is not. We hope that it will show up in the development of regulations. I do not want to prejudge what it is that the consultative committee will decide. We hope that it will comprise a very reflective group of Canadians, reflecting the users and the maritime community and we hope that it would use its common sense and good judgment and develop a cost basis from which, in its judgment, a regime could be developed. We are not looking at recovering an awful lot of money. As I indicated in my early remarks, the minister wants to net, by 1988-89, $20 million out of an ever-increasing budget that now is running about $834 million.

Senator MacDonald (Halifax): Nine per cent.

Mr. Forrestall: More or less, senator; you are quite correct. I would reiterate that, Senator Thériault. No one has greater concern for safety, and no one should ever feel, for one moment, any hesitancy to call for help when his or her life is threatened. Rather it is the chap who goes out for a Sunday afternoon cruise with a 175 metre outboard; the young fellow wants to go at 60 instead of 10; he runs out of gas in one hour and four minutes instead of two hours and ten minutes, and he has to be towed back in. That is not a facetious comment.

Senator Thériault: It is not facetious, but I could make it facetious, and I could make the comment by Senator MacDonald facetious also. I know that when you are talking of the great shipping lines, it does not represent a whole lot of money, but $500 for an east coast fisherman can be a hell of a lot of money. It is not the one-tenth of one per cent, but the philosophy. If you apply a philosophy that "You have to pay as you go", that fishermen have to pay for the use of the Coast Guard services, then, to me, this is not what this country is all about.

[*Traduction*]

balance. On ne peut pas les en blâmer—la majorité des sièges sont au Québec et en Ontario.

De toute façon, ce que je crains, c'est qu'un pêcheur de la côte est hésite un jour à appeler la Garde -côtière au secours à cause des droits qu'il aurait peut-être à payer, et que des genss se noient. Croyez-moi, cela peut arriver et je trouve ce genre de loi dangereux. J'espère, monsieur le président, que le Comité aura davantage d'informations sur le montant éventuel des droits avant d'avoir terminé l'étude du projet de loi.

Le vice-président: Y a-t-il une réponse?

M. Forrestall: J'aimerais répondre au sénateur Thériault. Que ce soit maintenant ou dans l'avenir, personne ne devrait hésiter à demander l'aide de la Garde côtière canadienne ou des services auxiliaires si des vies ou des biens sont gravement menacés. Je tiens à le souligner. Personne ne devrait un jour pouvoir dire—Dieu nous en préserve—qu'il hésiterait à appeler le service de Recherche et de sauvetage ou la Garde côtière s'il y avait danger pour la vie. Il n'y aurait aucun droit à payer dans ces cas.

Le sénateur Thériault: Est-il écrit quelque part dans le projet de loi qu'aucun droit ne sera perçu pour cela? Est-ce dans le projet de loi?

M. Forrestall: Non, cela n'y est pas. Nous espérons que cela figurera dans les règlements. Je ne veux pas préjuger de ce que le comité consultatif décidera, mais nous espérons qu'il comprendra des représentants des usagers et de la collectivité maritime, et qu'il fera preuve de bon sens et de jugement dans l'élaboration des types de droits sur lesquels le régime sera fondé. Nous ne cherchons pas à recouvrer de grosses sommes. Comme je l'ai dit plus tôt, le Ministre envisage des recettes de 20 millions de dollars en 1988-1989 et cela, sur un budget toujours croissant qui se chiffre maintenant à environ 834 millions de dollars.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Neuf pour cent.

M. Forrestall: Plus ou moins, sénateur; vous avez tout à fait raison. Je le répète, sénateur Thériault, personne ne s'inquiète davantage de la sécurité et personne ne devrait hésiter une seconde à demander de l'aide lorsque des vies sont menacées. On pense plutôt au gars qui va se balader l'après-midi avec un hors-bord de 175 mètres. Ce jeune veut aller à 60 au lieu de 10. Il tombe en panne sèche au bout d'une heure et quatre minutes au lieu de deux heures et dix minutes et il faut le remorquer. Je ne plaisante pas.

Le sénateur Thériault: Ce n'est pas une plaisanterie, mais je pourrais faire une plaisanterie de cet exemple de même que du commentaire du sénateur MacDonald. Je sais que lorsque vous parlez des grandes compagnies maritimes, cela ne représente pas beaucoup d'argent, mais 500 $ pour un pêcheur de la côte est, ça peut être beaucoup. Ce n'est pas le un dixième de un pour cent, mais c'est une question de principes. Si vous appliquez le principe du paiement à l'acte, si vous dites que les pêcheurs doivent payer pour obtenir les services de la Garde côtière, vous allez, d'après moi, détruire l'esprit qui règne au Canada.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): I would like to respond to that by asking questions of Mr. Forrestall, but I think that Senator John Macdonald is waiting to ask some questions.

The Deputy Chairman: I am going to call on Senator John M. Macdonald, but before doing so I wish to welcome Mr. Honrby and Mr. Sherwin who, I understand, labour hard in the department. Mr. Hornby and I go back a great number of years. I did not remember him tonight, but he remembered me. However, I now call upon Senator John M. Macdonald.

Senator Macdonald (Cape Breton): There are the Coast Guard and the Search and Rescue. The Coast Guard becomes more important as the years go by. I have in mind that there is a tie-in between Search and Rescue and the Coast Guard. Normally if a fishing vessel, or a small vessel, gets into difficulties and is lost, it is the Search and Rescue who go out to find it, and the Coast Guard goes out and tries to rescue it. I am not interested at all in the illustration you gave of the yachtsman. Let him pay. But I do think that if a small boat, such as a fishing vessel, gets into difficulties—perhaps it has to be abandoned—the Coast Guard should come to its rescue; and I do not think there should be any charge. Why should there be? Also, I do not think it should be in the discretion of the minister to say "Yes" or "No". That is what they are there for—to look after those people. If we are to charge the yachtsman for this service, I would say "Okay, charge him"; but those whose living depends on fishing, and things of that kind, should be given the service. For those people who go out in bad weather, who may go out too far and run into difficulties, that should be a service that we give them. I just do not see this idea of charging them. Does the Coast Guard in the United States charge for the service it renders?

Mr. Forrestall: They recover costs in a variety of different ways. I might ask the Commissioner of the Canadian Coast Guard if he can give you some details of that. There are a number of initiatives afoot in the United States dealing with cost recovery and the raising of capital for marine purposes. The United States are pretty much in the same position that we are in.

Senator Macdonald (Cape Breton): What about Search and Rescue: Does it charge for its services?

Mr. Forrestall: No, they do not—nor is it contemplated.

Senator Macdonald (Cape Breton): They can only do so much. The Coast Guard must complement them. Search and Rescue might find the vessel, but the Coast Guard has to go out and rescue the people or the vessel.

The Deputy Chairman: Mr. Quail, would you like to comment further on Senator Macdonald's questions?

Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport: First, perhaps I could set out how we presently carry out Search and Rescue in Canada. From the point of view of the Coast Guard, as you know, the minister responsible for Search and Rescue for the government is the Minister of National Defence. The air support to all search and rescue in Canada is a National Defence responsibility. The surface ship support for

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'aimerais répondre à cela en posant une question à M. Forrestall, mais je pense que le sénateur John Macdonald désire poser quelques questions.

Le vice-président: Je vais donner la parole au sénateur John M. Macdonald, mais avant cela, j'aimerais accueillir MM. Honrby et Sherwin qui, à ce qu'on dit, travaillent beaucoup. M. Hornby et moi nous connaissons depuis longtemps. Je ne l'ai pas reconnu ce soir, mais il s'est souvenu de moi. Je donne maintenant la parole au sénateur John M. Macdonald.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Il y a la Garde côtière et le Service de recherche et de sauvetage. La Garde côtière prend de plus en plus d'importance. D'après moi, ces deux services sont apparentés. Normalement, si un bateau de pêche ou un petit bateau a des problèmes ou est perdu, c'est le Service de recherche et de sauvetage qui le cherchera et la Garde côtière qui le récupérera. Votre exemple du gars et de son bateau de plaisance ne m'intéresse pas. Qu'il paie. Mais je pense que si un petit bateau, comme un bateau de pêche, a des problèmes—et doit peut-être même être abandonné—la Garde côtière doit venir à son secours et ce, sans qu'il soit nécessaire de payer des droits. Pourquoi devrait-on payer? De plus, je ne crois pas que c'est le Ministre qui devrait pouvoir dire oui ou non. C'est le travail de la Garde côtière de s'occuper de ces gens. Si nous envisagions de faire payer les plaisanciers pour ce service, je dirais «Allez-y, faites-les payer»; mais ceux dont la vie dépend de la pêche, et de ce genre de choses, doivent avoir le service gratuitement. C'est un service qui doit être accordé aux gens qui sortent par mauvais temps, qui vont peut-être trop loin et ont des problèmes. Je ne peux tout simplement pas imaginer qu'on leur ferait payer ces services. La Garde côtière des États-Unis fait-elle payer ses services?

M. Forrestall: Elle recouvre ses coûts de diverses façons. Je pourrais demander au commissaire de la Garde côtière s'il peut vous donner des détails à ce sujet. Il y a plusieurs initiatives aux États-Unis en ce qui concerne le recouvrement des coûts et l'obtention de capitaux aux fins des services maritimes. Les États-Unis sont à peu près dans la même situation que nous.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Et le Service de recherche et de sauvetage: fait-il payer ses services?

M. Forrestall: Non, et il ne se propose pas de le faire.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Ils ne peuvent pas tout faire. La Garde côtière doit compléter leurs services. Le Service de recherche et sauvetage peut trouver le bateau, mais la Garde côtière doit envoyer un bateau et ramener les gens ou le bateau.

Le vice-président: Monsieur Quail, voulez-vous commenter les questions du sénateur Macdonald?

M. R. A. Quail, sous-ministre adjoint, Administration des transports maritimes et commissaire de la Garde côtière canadienne, ministère des Transports: Premièrement, je pourrais peut-être vous donner une idée de la façon dont sont administrées les opérations de recherche et de sauvetage au Canada. Du point de vue de la Garde côtière, vous le savez, le ministre responsable des opérations de recherche et de sauvetage pour le gouvernement est le ministre de la Défense nationale. Les

[*Text*]

dedicated vessels in Canada is the responsibility of the Coast Guard, and, in terms of operating, we operate out of joint rescue co-ordination centres, or sub-centres, in various parts of the country, from St. John's, Newfoundland to the west coast. We set that up and respond to calls from mariners, or connected with air disasters, or whatever, through the rescue co-ordination centres. Of course, in the international sections, on the east coast, on the Great Lakes, and on the west coast, both in southern and up around Prince Rupert, we have operating agreements with the United States to carry out and work together on joint rescue missions from the various SAR centres.

With regard to clause 4 in the bill, as drafted, we would see the development, after consultation, of charges for the services which historically have seemed to be of direct benefit to the maritime community; and what we are looking at here one charges for aids to navigation, icebreaking, dredging of channels, and assistance to vessels in non-distress situations, or non-life-threatening situations. I would have to emphasize that there is no intention on our part whatsoever to charge for services of a direct rescue mission, of the type I think you were referring to in your question.

Senator Macdonald (Cape Breton): I also referred to ice conditions. For example, an icebreaker may have to clear passage for a small vessel to get into port.

Mr. Quail: Certainly, the way in which clause 4 is drafted sees the development of charges for various segments of the marine community across the country, charges dealing essentially with aids to navigation and ice breaking. If you look at our budget in the blue book, you will find that over 50 per cent of our costs are associated with aids to navigation.

Senator Macdonald (Cape Breton): Are you referring to putting down buoys and things of that kind?

Mr. Quail: Yes. We are referring to buoys, the buoy operation, maintenance of buoys, placing of buoys, light stations, electronic navigation systems, etc.

Senator Macdonald (Cape Breton): Are you going to charge for those items?

Mr. Quail: Yes. Basically, there are two main items that we would be looking at charging for—aids to navigation and ice breaking. Along with those, we would charge for dredging as well.

Senator Macdonald (Cape Breton): Do you people do dredging or is it done by Public Works?

Mr. Quail: We pay for the dredging. It is carried out either on a contract basis or by Public Works. If you look at the figure to which Mr. Forrestall referred of $834 million, you will see that we have allocations there for dredging.

Senator Macdonald (Cape Breton): Who would you charge for dredging, setting buoys and things of that type? That is the whole industry.

[*Traduction*]

services aériens des opérations de recherche et de sauvetage au Canada sont assurés par la Défense nationale. Quant aux navires, ils sont la responsabilité de la Garde côtière et sur le plan de notre fonctionnement, nous travaillons au moyen de centres mixtes de coordination des opérations de sauvetage ou de sous-centres, établis dans diverses parties du pays, de Saint-Jean, à Terre-Neuve, à la côte ouest. Nous répondons aux appels des marins ou aux appels liés à des désastres aériens, ou quoi que ce soit d'autre, par l'intermédiaire des centres de coordination des opérations de sauvetage. Évidemment, dans les sections internationales, sur la côte est, dans les Grands Lacs, et sur la côte ouest, tant au sud qu'au nord, près de Prince Rupert, nous avons des accords avec les États-Unis pour travailler conjointement aux missions de sauvetage à partir des divers centres de recherche et de sauvetage.

En ce qui concerne l'article 4 du projet de loi, nous envisageons l'élaboration, après consultation, d'un régime de droits pour les services qui ont toujours semblé profiter directement à la collectivité maritime. Ce que nous envisageons, ce sont des droits pour les aides à la navigation, les services des brise-glace, le dragage des chenaux et l'aide aux navires qui ne sont pas en détresse ou en danger. Je tiens à souligner que nous n'avons absolument pas l'intention de faire payer des droits pour les missions directes de sauvetage du genre de celles dont vous parliez.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je faisais également allusion à la glace. Par exemple, un brise-glace pourrait être obligé de frayer un passage à un petit bateau qui ne pourrait autrement entrer dans le port.

M. Quail: Il ne fait aucun doute qu'en vertu de l'article 4, divers segments de la communauté maritime devront verser des droits, principalement au titre des aides à la navigation et des opérations de brise-glace. Si vous regardez notre budget dans le livre bleu, vous vous rendrez compte que plus de 50 p. 100 de nos dépenses ont trait aux aides à la navigation.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Faites-vous allusion à l'installation de bouées et à d'autres choses du genre?

M. Quail: Oui. Je veux parler des bouées, qu'il s'agisse de leur fonctionnement, de leur entretien ou de leur installation, des stations de phare, des systèmes de navigation électroniques, etc.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Allez-vous imposer des droits pour cela?

M. Quail: Oui. En gros, nous voulons imposer des droits pour la prestation des deux services que sont les aides à la navigation et les opérations de brise-glace. Nous voulons également imposer des frais de dragage.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Qui se charge du dragage? La Garde côtière ou les Travaux publics?

M. Quail: Nous en assumons le coût, mais les travaux sont exécutés par le ministère des Travaux publics ou par des sous-traitants. Une partie des 834 millions de dollars dont M. Forrestall a parlé est affectée au dragage.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Qui aurait à payer le coût de services comme le dragage et l'installation de bouées? L'industrie dans son ensemble?

[*Text*]

Mr. Quail: As the minister noted in his discussions, we do not envision proclaiming clause 4 of the legislation until January 1, 1987. During the period of time between that date and the passage of the bill, he will form an independent consultative group to advise him on the matter of charges.

The idea here is that this group would consult with the people across the country—the fishermen, users, shippers, Dominion Marine Association, Shipping Federation of Canada and quite a few of the witnesses who will be appearing before you and to whom the chairman referred earlier. They would consult on some of the principles that would go into setting up the charging system. To date we have not had any consultations. So once we have the enabling legislation, clause 4 will not be proclaimed until 1987 and we would not be seeking to introduce any charges until 1988. This would allow sufficient time for the consultation to take place. At the same time we would be looking at the cost base. We would not be proposing to put into the cost base, for instance, the ice breaking costs to places where ice breaking services are not received, such as the west coast. We would also like to take out of the cost base for the purposes of developing the charges, anything to do with, for example, flood control. We do carry out ice breaking for flood control purposes. Another example is that we would not consider charging Southern Canada for costs associated with ice breaking in the north.

We will probably talk to at least four groups—the commercial operators, the fishermen, the pleasure craft community and the shippers themselves, the largest shipping groups in this country.

Senator Macdonald (Cape Breton): Do you anticipate that the pleasure craft people will want to pay for ice breaking? They would not be operating their craft under ice conditions, at least on the east coast anyway. They are only getting their craft out now.

Mr. Quail: We anticipate having a charge for ice breaking that is in the form of some type of surcharge. As to exactly, how, where and when, we are not at the stage where we can talk about and discuss it definitively. Certainly, the items on the table in the first round would be aids to navigation, dredging and channel maintenance. I would point out that we are looking at $20 million in net revenue, and in some fashion that would be divided among the three groups we have spoken about. Acharging structure will be established. This would be done by, first, consulting with the groups, and then drafting the regulations, which will be drafted under the act, to put the charges in place. Assuming that we will be proceeding in some fashion after the consultation, the regulations would be published in the *Canada Gazette*. Some of the amendments made to the original legislation now require that there be mandatory publication of the regulations in the *Canada Gazette* and a lapse of 90 days before the regulations can be recommended for Order in Council approval. If during that period of time individuals or groups felt that the regulations were not appropriate, they could appeal to the minister. The minister would be charged with investigating the complaints pursuant to the clauses set out in the legislation.

[*Traduction*]

M. Quail: Comme le Ministre l'a déjà mentionné, nous n'envisageons pas de promulguer l'article 4 de la Loi avant le 1er janvier 1987. D'ici là, le Ministre créera un groupe consultatif indépendant chargé de le conseiller sur la question des droits.

Ce groupe consultera des Canadiens de toutes les régions comme des pêcheurs, des utilisateurs, des affréteurs, la *Dominion Marine Association* et la Fédération maritime du Canada, ainsi que des témoins qui comparaîtront devant vous et dont le président a parlé tout à l'heure. Ce groupe examinera quelques-uns des principes qui sous-tendront le système de tarification. Jusqu'à ce jour, aucune consultation n'a eu lieu. L'article 4 ne sera donc pas promulgué avant 1987, et nous commencerons à imposer des droits en 1988 seulement. Toutes les consultations nécessaires pourront être faites d'ici là. Nous examinerons également la question du prix de base. Nous ne voulons pas inclure dans le prix de base le coût des opérations de brise-glace dans les régions où ces services ne sont pas fournis, comme sur la côte ouest. Nous voulons également exclure le prix de base des services comme la prévention des inondations. Nous effectuons des opérations de brise-glace pour prévenir les inondations. D'autre part, nous ne voulons pas imposer à la population du sud du Canada les frais associés aux opérations de brise-glace dans le Nord.

Nous aurons probablement des discussions avec au moins quatre groupes, à savoir les exploitants commerciaux, les pêcheurs, les navigateurs de plaisance et les affréteurs, qui sont les principaux groupes concernés au Canada.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Pensez-vous que les navigateurs de plaisance vont vouloir assumer une partie des frais d'utilisation de brise-glace? Leurs bateaux sont rangés pendant tout l'hiver, du moins sur la côte est. Ils commencent à peine à les mettre à l'eau.

M. Quail: Nous prévoyons imposer une surtaxe pour les opérations de brise-glace. Nous ne savons pas encore comment, où et quand. Nous sommes loin d'être prêts à prendre une décision. Chose certaine, les aides à la navigation, le dragage et l'entretien des chenaux feront partie de la première série de discussions. Je tiens à préciser que ces services pourraient rapporter des recettes nettes de 20 millions de dollars qui seraient réparties entre les trois groupes dont nous avons parlé. Un système de tarification sera mis sur pied. Il faudra d'abord consulter les groupes concernés, puis élaborer un règlement d'application de la loi en vertu duquel ces frais seront perçus. Si tout se déroule comme je viens de le dire, le règlement sera publié dans la *Gazette du Canada*. Conformément à certais amendements apportés au projet de loi original, le règlement devra obligatoirement être publié dans la *Gazette du Canada*, et il faudra attendre 90 jours avant d'en recommander l'approbation par décret. Si des particuliers ou des groupes sont d'avis que le règlement n'est pas adéquat, ils pourront, durant cette période, en appeler au Ministre. Celui-ci sera chargé de faire enquête sur les plaintes conformément aux dispositions de la loi.

[*Text*]

Senator Macdonald (Cape Breton): Thank you, but I do not know that you have clarified anything in my mind. I certainly do not understand how they can levy some of these charges. With regard to ice breaking, you might charge if, for example, an inshore fisherman got caught in drift ice or some big draggers were caught coming in. Certainly, the draggers could afford to pay to get themselves out, but the small fellows could not. I do not like the idea of the minister having the discretion. In fact, I do not like the idea of any charges.

Mr. Forrestall: You are not alone there. It might bear repeating that the private consultative committee group the minister will set up—very shortly it is hoped—will have as part of its terms of reference the development of very specific answers to the questions that are being asked. We would hope in turn, as the commissioner has said, that these—very specific recommendations—will allow the ministry to develop costing regimes. In other words, it is hoped they can tell us specifically how to collect from a yacht owner for his share of the navigation services that he enjoys in the summer months or how he may pay for dredging to get in and out of the yacht club.

Senator Macdonald (Cape Breton): I had in mind things like putting out the buoys in the spring and picking them up in the fall.

Mr. Forrestall: I think it is fair to say—and I think you will find this to be your experience as you go through the exercise—that while the witnesses in front of you will have very specific and real concerns, almost unanimously they will indicate that they have no objections to the principle of recovering some of the costs of the services. We already recover a significant portion of the air costs and a significant portion of the service costs. Traditionally and historically, perhaps for the reasons outlined by Senator John M. Macdonald, we have provided the services free of charge. Now the Auditor General and others are insisting that we change that practice.

Senator Macdonald (Cape Breton): I do not think I agree too much with what the Auditor General wants. He can look after his business and we can look after ours.

Mr. Forrestall: I suspect that he would believe that he is looking after what he considers is his business. We might save some time if I put it another way, which I would regret.

The Deputy Chairman: Thank you Mr. Forrestall and Mr. Quail. I now call on Senator Finlay MacDonald.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Forrestall and gentlemen, I think the thing that impresses me, with all due respect to the Auditor General's caution, is that you labour mightily and, with a $849 million tab for the Coast Guard, have been recovering, I think recently, something like 3 per cent. Now you have a massive new bill ahead and you will only be recovering up to 8, 9 or 10 per cent. I do not like to sound like C.D. Howe when he said, "What is $20 million?" but the fact is that this does not constitute a massive cut into the recovery of

[*Traduction*]

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je vous remercie. Je ne suis cependant pas sûr de mieux comprendre. Chose certaine, je ne comprends pas comment certains droits seront perçus. En ce qui concerne les opérations de brise-glace, vous pourriez imposer des droits à un pêcheur côtier ou à un gros dragueur qui serait pris dans des glaces en dérive. Le dragueur serait certainement capable de payer les droits exigés, mais le petit pêcheur n'en aurait pas les moyens. L'idée de confier un pouvoir discrétionnaire au Ministre ne me plaît pas. En fait, l'idée d'imposer des droits ne me sourit guère.

M. Forrestall: Vous n'êtes pas le seul à penser ainsi. Il serait peut-être bon de répéter que le groupe consultatif privé que le Ministre mettra sur pied, sous peu, je l'espère, sera notamment chargé de fournir des réponses très précises aux questions qui sont soulevées. En retour, nous espérons, comme le commissaire l'a dit, que ces recommandations aideront le Ministre à mettre en place des systèmes de tarification. En d'autres termes, nous espérons que ce groupe pourra nous dire comment faire pour calculer le montant que nous devrons exiger du propriétaire d'une embarcation de plaisance au titre des services de navigation dont il aura profité durant les mois d'été, ou combien il devra payer pour le dragage de la voie d'accès au club nautique.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je pensais à des choses comme l'installation des bouées au printemps et l'enlèvement des bouées à l'automne.

M. Forrestall: Je crois qu'il est juste de dire—et c'est, à mon avis, ce que vous serez à même de constater au cours des audiences—que les témoins que vous entendrez vous feront part d'inquiétudes très réelles et très précises, mais qu'ils seront presque unanimes à dire qu'ils ne s'opposent pas au principe du remboursement d'une partie des coûts de ces services. Nous récupérons déjà une partie importante des frais de transport aérien et des frais d'administration. Nous avons toujours fourni gratuitement les services en question, peut-être pour les raisons données par le sénateur John M. Macdonald. Le Vérificateur général et d'autres insistent maintenant pour que nous procédions autrement.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je ne sais trop si je suis d'accord avec l'objectif du Vérificateur général. Il peut s'occuper de ses affaires, et nous des nôtres.

M. Forrestall: En agissant ainsi, il pense sûrement s'acquitter de son mandat. Nous pourrions gagner du temps si je le disais autrement, mais je le regretterais.

Le vice-président: Je vous remercie, messieurs Forrestall et Quail. Je cède maintenant la parole au sénateur Finlay MacDonald.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Forrestall, messieurs, je suis frappé par une chose. La Garde côtière travaille très fort, et elle a recouvré, récemment, je crois, à peine 3 p. 100 des 849 millions de dollars qu'elle a dépensés. Elle a maintenant une grosse facture à payer et elle ne pourra recouvrer que 8, 9 ou 10 p. 100 de ses dépenses. Je ne voudrais pas parler comme C.D. Howe qui disait: «Que représentent 20 millions de dollars?», mais le fait est que ce n'est pas en imposant des droits que la Garde côtière réduira sensiblement ses dépen-

[*Text*]

the costs of the Coast Guard. With all due respect to my colleague, I would have hoped that the recovery could have been greater.

I am trying to identify myself with the fears of my colleagues with respect to where these cuts will be and where the pain will be felt. I suspect that, in the case of, let's say, ice-breaker charges, I think that some of the bigger commercial people will think twice before they start to ask for ice-breaking privileges. They might now exercise some caution about what they thought heretofore was a privilege that could be borne by the public. Perhaps that will not even be reflected in this particular saving but may be a saving somewhere down the line.

I want to go back to one area that rather fascinates me and that is the matter of the 1971 amendments with respect to what then was called the Maritime Pollution Claims Fund. I understand that it is now called the Ship Source Oil Pollution Fund.

Mr. Forrestall: That is correct.

Senator MacDonald (Halifax): I gather that the problem was that, under the old or the existing act, a fisherman who lost his net or whatever, as a result of this kind of damage, had a great deal of trouble punching into the fund. Either he did not know it existed, or the legal costs of applying were such that this would seem to have been a problem. Mr. Forrestall, can you tell us how this new act is an improvement over that? Let us say I have lost something worth $1,000, which represents a lot of money to me and I want to be able to claim it back.

Mr. Forrestall: Your question is a very good one.

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canada Coast Guard: Mr. Chairman, Senator MacDonald, the Maritime Pollution Claims Fund was an unsatisfied judgment fund, as you have described. That meant that a small fisherman had to go through the normal court process in order to finally get access to this fund, and it was only the unsatisfied judgment portion—in other words, that portion of his damage left over between the court award and his original statement of claim—that was considered by the Martime Pollution Claims Fund.

The Ship Source Oil Pollution Fund does not require that small fisherman, or pleasure-yacht operators, or any other small owner of shoreline or whatever, to go through the court process in order to get some settlement. He now has direct access to this Ship Source Oil Pollution Fund. Therefore, I think in answer to your question, the principal difference is that it is no longer an unsatisfied judgment fund; it is now one where there is direct access available for the claimant.

Senator MacDonald (Halifax): Part of the difficulty, I believe, was that a lot of people did not know of the existence of the present fund, let alone the new one. They did not quite know how to go about it or they did not know that it existed there for their well being or that they had access to this fund.

Mr. Stewart: I am not so sure that their knowledge will be any greater in the future, compared to the past, but at least the word gets around. When there is an incident, one of the first things that people who suffer damage find out is how they can

[*Traduction*]

ses. Sauf tout le respect que je dois à mon collègue, j'espérais que ce pourcentage serait plus élevé.

J'essaie de comprendre mes collègues qui craignent les répercussions qu'auront ces coupures. Dans le cas des opérations de brise-glace, je suppose que les gros exploitants commerciaux y penseront à deux fois avant de recourir à un service qu'ils considéraient comme un privilège dont le public pouvait subir le coût. Il n'y aura peut-être pas d'économie à ce poste en particulier, mais il y en aura peut-être une au bout du compte.

J'aimerais maintenant parler d'une question qui m'intéresse beaucoup, à savoir les modifications de 1971 concernant ce que l'on appelait à l'époque la Caisse des réclamations pour pollution marine. Je crois qu'on l'appelle maintenant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

M. Forrestall: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En vertu de l'ancienne loi ou de la loi en vigueur, un pêcheur qui perdait son filet, par exemple, à la suite de dommages causés par les hydrocarbures avait énormément de difficultés à obtenir une indemnité de la caisse, soit qu'il en ignorait l'existence, soit que les coûts juridiques étaient trop élevés à ses yeux. Monsieur Forrestall, pouvez-vous nous dire en quoi la nouvelle loi constitue une amélioration? Supposons que je veuille récupérer 1 000 $, somme importante à mes yeux qui représente la valeur des biens que j'ai perdus.

M. Forrestall: Voilà une très bonne question.

M. G. R. Stewart, sous-commissaire, Garde côtière canadienne: Monsieur le président, sénateur MacDonald, la caisse des réclamations pour pollution marine ne remboursait pas la totalité du montant réclamé, comme vous l'avez dit. Autrement dit, un petit pêcheur devait intenter des poursuites en justice avant d'avoir finalement accès à cette caisse, et seule la partie contestée, c'est-à-dire la différence entre le montant que les tribunaux lui attribuaient et le montant qu'il réclamait, pouvait lui être remboursée par la caisse.

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires n'oblige ni le petit pêcheur, ni le plaisancier, ni le propriétaire riverain à intenter des poursuites en justice pour obtenir réparation. L'accès à la caisse est direct. Pour répondre à votre question, je dirais que la principale différence réside dans le fait qu'il n'est plus nécessaire d'intenter des poursuites en justice. Le plaignant peut désormais s'adresser directement à la caisse.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le problème réside en partie dans le fait que beaucoup de gens ignoraient l'existence de la Caisse des réclamations, sans parler de la nouvelle. Ils ne savaient pas que cette caisse avait été créée à leur intention et ignoraient comment s'y prendre pour y avoir accès.

M. Stewart: Je ne suis pas sûr qu'ils seront plus nombreux à connaître l'existence de la Caisse d'indemnisation, mais au moins la nouvelle se répand. Lorsque survient un accident, les personnes qui ont subi des dommages veulent d'abord savoir

[*Text*]

receive some retribution for the damage. Therefore I think that the knowledge of the shorter route and the easier access to some form of compensation will very quickly become knowledge to those who are in need of that sort of information. Certainly, it will not take nearly as much time. It will be a much quicker process and much easier for a small claimant; not nearly as costly as it formerly was and certainly it will provide an easy access to some form of compensation. That is one of the principles in this Part XXI that we are talking about.

Mr. Forrestall: You won't need senior counsel to make the representation to the fund. You will be able to make that application directly on the part of the bill that has very much that effect.

I think it might be of some interest, perhaps, if I could ask my officials if they would treat for the committee in a broader general perspective the reasons why we are going after these international protocols, conventions and codes with respect to oil pollution spills or ship source oil so that you will understand the enormous advantage that we will have once we have given statutory authority to these protocols. It might be of some interest to the committee.

Senator Thériault: Mr. Chairman, with Senator MacDonald's permission, before the officials do that, I would like to ask a supplementary question, because I am at a loss to understand exactly what he is getting at or the answer the official gave. First of all, I fully understand that, on the "pollution" aspect, perspectives must be changed and amended, and I am all for that. However, from what the official said, you can make a claim, and Senator MacDonald said he thought that the small fisherman had a hard time getting to that fund. I am not sure whether we are talking about the same fund or another fund because I know, from having been in the fishing industry, that the small inshore fishermen claimed from some fund for damages without lawyers; just by making application to someone and through some mechanism, they were reimbursed for the loss of nets or lobster traps or whatever. As I understood it, it was through the Department of Transport or companies that were involved or something, but in any event they were reimbursed without long legal battles. I also know that these fishermen could not have afforded the legal costs and they recovered $500 or $1,500. Perhaps it was not under this unsatisfied judgment fund; perhaps there was something else, but from what you have said, you are telling us that they may now do it directly through this pollution fund. However, I want to ask you: Who makes the decision whether he gets compensation or not? If I have a claim of $300, before whom do I appear to claim that money?

Mr. Forrestall: Perhaps I will ask Mr. Quail to address that subject. There are several different matters that we are dealing with here, and that is why it is confusing.

The Deputy Chairman: After you have answered the supplementary question we will return to Senator Finlay MacDonald's question.

Mr. Forrestall: That is a general overview. Mr. Quail, could you assist us further?

[*Traduction*]

comment faire pour obtenir une indemnité. Par conséquent, je pense que les personnes ayant besoin d'obtenir ce genre de renseignements apprendront beaucoup plus rapidement que cette caisse existe et qu'il est assez facile d'être indemnisé. Il est certain que les délais seront moins longs. Le processus sera plus rapide et plus facile pour ceux qui réclament de petites sommes. Il ne sera pas aussi coûteux qu'auparavant et il permettra à ceux qui ont subi des dommages d'être indemnisés plus rapidement. C'est l'un des principes de la Partie XXI dont nous sommes en train de discuter.

M. Forrestall: Il ne sera pas nécessaire de s'adresser à un avocat pour présenter une demande d'indemnisation. Le requérant pourra présenter lui-même une demande en se fondant sur les dispositions du projet de loi prévues à cette fin.

Je crois qu'il serait peut-être intéressant de demander à mes collaborateurs d'expliquer d'un point de vue plus général les raisons pour lesquelles nous voulons appliquer les protocoles, les conventions et les codes internationaux régissant les déversements de pétrole ou la pollution par les hydrocarbures causés par les navires. Vous serez alors à même de constater que nous jouirons d'un avantage énorme une fois que ces protocoles auront fait l'objet d'une approbation statutaire. Ces explications intéresseront sans doute les membres du Comité.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, avec la permission du sénateur Macdonald, j'aimerais d'abord obtenir des éclaircissements, parce que je ne comprends pas très bien à quoi le témoin veut en venir, ni la réponse qu'il a donnée. Premièrement, je comprends très bien que le processus doit être modifié en ce qui concerne la pollution; je suis tout à fait d'accord avec cela. Toutefois, le témoin a dit qu'il était possible de faire des réclamations, tandis que le sénateur Macdonald a déclaré que les petits pêcheurs avaient de la difficulté à obtenir réparation. Je ne sais pas si nous parlons de la même caisse. Je connais bien l'industrie de la pêche, et je sais que des petits pêcheurs côtiers ont pu réclamer des montants sans avoir recours à un avocat. Ils n'ont eu qu'à présenter une demande et ils ont fini par recevoir un montant équivalent à la valeur des filets ou des cages à homard perdus. Si je me rappelle bien, il fallait s'adresser au ministère des Transports ou à certaines sociétés, mais quoi qu'il en soit, ils n'avaient pas besoin d'intenter des poursuites à n'en plus finir. Je sais aussi que ces pêcheurs, qui récupéraient ainsi 500 ou 1 500 $, n'auraient jamais pu payer les honoraires d'un avocat. Il s'agissait peut-être d'une autre caisse. Toutefois, d'après ce que vous avez dit, les pêcheurs peuvent maintenant s'adresser directement à la Caisse d'indemnisation. Je veux vous demander ceci: qui prend la décision d'indemniser ou non un pêcheur? Si je veux obtenir un remboursement de 300 $, à qui dois-je m'adresser?

M. Forrestall: Je demanderai à M. Quail de répondre. Cette question est assez complexe et on s'y perdrait à moins.

Le vice-président: Lorsque vous aurez répondu à cette question, nous reviendrons à la question du sénateur Finlay MacDonald.

M. Forrestall: M. Quail saura peut-être mieux que moi vous brosser un tableau de la situation.

[*Text*]

Mr. Quail: Certainly. Under the Marine Pollution Claims Fund it is possible that the case in point which the senator raised—the break up of the *Kurdistan*, which caused a spillage of oil—there was a system established to reimburse those who received damage. That was done under the existing system as part of the Marine Pollution Claims Fund.

That was done as a very special arrangement with the leadership of the department, and also with the agreement of the underwriters and the ship owners. So, with that kind of agreement it was much easier to move to settle the claims of the small fishermen, or the operators who received damage. But on the larger scale, the existing fund was, as Mr. Stewart pointed out, a non-satisfied judgment fund, and it was difficult in the more normal type of pollution to receive compensation.

With respect to what we are talking about in here, and the amendments to Part XXI of the Canada Shipping Act, it is a significant change to the liability and compensation scheme that is being recommended for approval. We would seek, therefore, the Marine Pollution Claims Fund being renamed, if you wish, to the Ship Source Oil Pollution Fund. Along with this new system of liability and compensation we would be seeking approval for the government to implement two international conventions, and that would be the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. This would mean that in the case of a laden tanker we could have a guarantee of up to $160 million for compensation per spill.

As I have mentioned, the fund will be renamed, and from our own Canadian fund, the Ship Source Oil Pollution Fund, we will be able to provide the compensation of up to $100 million per incident, and the additional $60 million will come from the Canada belonging to the international conventions.

The new limitation and compensation scheme, or the Ship Source Oil Pollution Fund, would also have the provision to levy a 30-cent per tonne cost for oil crossing a dock, and that, as Mr. Stewart has pointed out, will give considerably greater accessibility for claimants, and would also broaden the type of claims to which funds could apply. In other words, it could go back to fish plant workers where, at the present time, it deals just with fishermen. So, it broadens it and makes it easier and enlarges it. It also has the potential to provide and impose a levy of 30 cents a tonne. The MPCF was 15 cents a tonne. At this point in time the money that is in the Marine Pollution Claims Fund would be stood over and be part of the Ship Source Oil Pollution Fund, and since it is now well in excess of $100 million, there would be no intention of introducing the 30-cent a tonne levy.

Senator MacDonald (Halifax): That was in 1971 when it was 15 cents?

Mr. Quail: Yes, senator.

Senator MacDonald (Halifax): We are not making a great deal of money, then.

[*Traduction*]

M. Quail: Dans l'exemple donné par le sénateur, à savoir le déversement de la cargaison de pétrole du *Kurdistan*, il est possible qu'un mécanisme de remboursement des personnes ayant subi des dommages ait été prévu, dans le cadre de la Caisse des réclamations pour pollution marine.

Il s'agissait d'un arrangement tout à fait particulier conclu avec l'aide du Ministère, de même qu'avec le consentement des souscripteurs et des propriétaires du navire. Il était ainsi plus facile de régler les réclamations des petits pêcheurs ou des exploitants qui avaient subi des dommages. Toutefois, comme l'expliquait M. Stewart, lorsque la Caisse remboursait seulement la partie contestée d'une demande, il était plus difficile d'être indemnisé dans les cas de pollution plus courants.

Les modifications que l'on propose d'apporter à la Partie XXI de la Loi sur la marine marchande vont modifier sensiblement le régime d'indemnisation et de responsabilité dont on recommande l'adoption. Nous voulons que la Caisse des réclamations pour pollution marine soit rebaptisée Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution des hydrocarbures causée par les navires. Outre le nouveau régime d'indemnisation et de responsabilité, nous aimerions obtenir l'autorisation du gouvernement de mettre en œuvre deux conventions internationales, à savoir la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ainsi, dans le cas d'un pétrolier chargé, nous pourrions être assurés d'obtenir une indemnité d'au plus 160 millions de dollars par déversement.

Comme je l'ai mentionné, cette caisse portera un nouveau nom. Nous pourrons prélever sur la Caisse d'indemnisation jusqu'à 100 millions de dollars par accident, tandis que le reste, soit 60 millions de dollars, sera versé conformément aux conventions internationales que le Canada aura signées.

En vertu de ce nouveau régime d'indemnisation et de responsabilité, la somme de 30 cents par tonne pourra être perçue si le pétrole déversé se répand au-delà des docks. Les demandeurs pourront ainsi obtenir réparation plus facilement, comme M. Stewart l'a souligné, et le champ des réclamations admissibles sera élargi. En d'autres termes, même les travailleurs d'une usine de transformation du poisson pourraient être indemnisés, alors que seuls les pêcheurs le sont à l'heure actuelle. Ce nouveau régime est plus avantageux. Il permet également d'imposer un droit de 30 cents par tonne. Sous l'ancien régime, on pouvait seulement percevoir la moitié de cette somme. Les fonds qui se trouvent dans la Caisse des réclamations pour pollution marine seraient visés à la Caisse d'indemnisation, et comme ils dépassent 100 millions de dollars, il ne serait pas nécessaire de percevoir ce droit de 30 cents par tonne.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est en 1971 que cette taxe s'élevait à 15 cents?

M. Quail: Oui, sénateur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cela ne rapporte pas beaucoup d'argent.

[*Text*]

Mr. Quail: Actually, senator, we are not charging at this point. The charges were suspended approximately four years ago, and the interest on the fund at the moment is—

Mr. Forrestall: There is approximately $114 million in the Marine Pollution Claims Fund, and that is earning, under present investment practices, $2.5 million per quarter. In other words, $10 million a year.

The Deputy Chairman: Therefore, Mr. Forrestall, you will not have to hit the small fisherman too hard since it is making that amount of money.

Mr. Forrestall: I would not think so.

Senator MacDonald (Halifax): Because I do not want to appear to be facetious, I will not talk about the Auditor General again. But it is clause 4 of the bill that enables the government to recoup these funds, and that amounts to $20 million, more or less, out of the present $834 million. Will the bureaucracy eat that up?

Mr. Stewart: That is net.

Mr. Forrestall: The minister was very careful to say "net $20 million".

Senator Thériault: So, it could be $60 million?

Mr. Forrestall: I doubt very much that that would be the ratio. Of course, the demand for services continue to increase. The budgetary requirements for the Canadian Coast Guard services continues to increase. The only thing that has not changed is the recovery regime, and that is all we are trying to do. We are trying to bring it somewhat in line, at least in principle, with the recovery practices of the air mode and of the surface mode.

Do you have more specific figures, Mr. Quail?

Mr. Quail: Yes. In 1985-86, the total expenditure program for the Coast Guard was $823,606,000. We are forecasting, when the books are finally in, a collection of $22 million. That is made up from ports and harbours of $10 million, ship safety charges of $3.5 million, radio inspection fees of $2.4 million and the charter of the *Cabot*, the cable laying vessel *Cabot*. That belongs to the Coast Guard and the Government of Canada, and we have that under permanent charter to the Teleglobe, and for that we do collect some revenue.

The proposed increases that we are talking about, therefore, would be a net figure on the base of $27 million, and $27 million would mean that we would be collecting $47 million.

Senator Thériault: Instead of $47 million?

Mr. Quail: Yes. So, we would move from around 3 per cent of a budget of $800 million and in 1988-89, if you accept that we would still have a budget of approximately $725 million, we would be looking at approximately a 7 per cent cost recovery ratio.

I would note that the operation and maintenance side of our operation does stay relatively constant and does go up with increased costs for operating and maintaining the operation.

[*Traduction*]

M. Quail: En réalité, sénateur, nous ne percevons aucun droit pour l'instant. Nous avons cessé de le faire il y a quatre ans environ, et les intérêts courus s'élèvent actuellement . . .

M. Forrestall: La Caisse des réclamations pour pollution marine contient environ 114 millions de dollars qui sont investis et rapportent des intérêts de 2,5 millions de dollars par trimestre, soit 10 millions de dollars par an.

Le vice-président: Par conséquent, monsieur Forrestall, vous n'aurez pas besoin de taxer trop durement les petits pêcheurs avec de tels profits.

M. Forrestall: Je ne crois pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Comme je ne veux pas vous sembler facétieux, je ne parlerai pas de nouveau du vérificateur général. C'est toutefois en vertu de l'article 4 du projet de loi que le gouvernement peut récupérer ces sommes d'argent. On parle ici d'environ 20 millions de dollars sur un total de 834 millions. Ne croyez-vous pas que la totalité de cette somme servira à payer les frais d'administration liés à l'application de cet article?

M. Stewart: On parle ici de recettes nettes.

M. Forrestall: Le Ministre a pris la peine de souligner qu'il s'agissait de 20 millions de dollars nets.

Le sénateur Thériault: La Garde côtière pourrait alors récupérer 60 millions de dollars?

M. Forrestall: J'ai des doutes à ce sujet. Certes, la demande continue d'augmenter. Les crédits budgétaires dont la Garde côtière a besoin continuent d'augmenter eux aussi. Seul le régime de recouvrement des coûts n'a pas changé, et nous voulons faire quelque chose en ce sens. Nous cherchons à nous aligner, du moins en principe, sur les mécanismes de recouvrement en vigueur dans les secteurs du transport aérien et du transport de surface.

Avez-vous des chiffres plus précis, monsieur Quail?

M. Quail: Oui. En 1985-1986, le budget des dépenses de la Garde côtière s'élevait à 823 606 000 $. Nous pensons avoir recouvré la somme de 22 millions de dollars provenant des ports (10 $ m), des frais relatifs à l'inspection de sécurité des navires (3,5 $ m), des frais relatifs à l'inspection de l'équipement de radiocommunication (2,4 $ m) et de l'affrètement du navire-câblier *Cabot*. Ce navire appartient à la Garde côtière et au gouvernement du Canada, mais il est affrété en permanence par Téléglobe Canada.

Les augmentations proposées correspondraient donc à un chiffre net de 27 millions de dollars, ce qui voudrait dire que nous récupérerions 47 millions de dollars.

Le sénateur Thériault: Au lieu de 47 millions de dollars?

M. Quail: Oui. Par conséquent, au lieu de recouvrer seulement 3 p. 100 des dépenses sur un budget d'environ 800 millions de dollars, comme nous le faisons actuellement, nous pourrions, en 1988-1989, recouvrer environ 7 p. 100 des dépenses, en supposant que nous ayons un budget d'environ 725 millions de dollars.

Je remarque que nos coûts d'exploitation et d'entretien demeurent effectivement assez constants et qu'ils suivent également l'augmentation des coût généraux à ce chapitre. Le

[*Text*]

The capital budget for ship construction, building of bases, and things of that nature, does tend to fluctuate a bit more up and down, depending on whether or not we have a ship building construction program underway.

Senator Macdonald (Cape Breton): Does the cost of operating the Coast Guard College come out of your budget?

Mr. Quail: Part of it is in these figures. The part to pay for the cadets and the part to pay for the training staff is in the figures I have given you. The other part of the Coast Guard College—the capital cost of maintenance of buildings—is outside of those figures. It is part of Transport, but not in the Coast Guard budget *per se*.

Senator MacDonald (Halifax): I would like to take this opportunity for the first time—and Senator Macdonald (Cape Breton) will be particularly interested in this—to thank the Canadian Coast Guard for rescuing me some two years ago from an uninhabited island off the coast of Nova Scotia. I got lost in a fog, and when the Canadian Coast Guard finally found me, I think it probably took a great chunk of its budget. To cover my embarrassment, I would have been delighted if you had sent me a bill for a couple of hundred dollars. That would have salved my conscience a great deal for the amount of trouble that you took to bail me out of that particular mess.

As Senator Macdonald (Cape Breton) knows, it did not cost me a cent. I put that down as either an act of God or an act of gross stupidity on my part, whichever is the case. So, you are officially thanked.

Mr. Quail: I would just say thank you very much for your kind comments and that I believe, on behalf of the people in the organization, that they do try very hard, under very difficult circumstances sometimes, to deliver the best possible service that they can. We are proud of them and I hope the people of Canada are.

Senator Macdonald (Halifax): Oh yes, there is no question at all that you are doing a tremendous service. I am greatly interested in the Coast Guard College; they are doing a tremendous job. I would like to see it expanded. The co-operation between Search and Rescue and the Coast Guard leaves nothing to be desired. I do not know how we would get along without them.

Mr. Forrestall: The commissioner has indicated roughly the percentage that we were attempting to recover here. The minister has been very specific in terms of the dollar amount. Perhaps I might ask Mr. Quail if he could relate that to the levels of recovery on the air side and on the surface side and we will give the senators, I think, some indication of how small, in fact, the step is that we are intending to take, and how much further we really have to go for it to even begin to bring it in line with the recovery levels and the other difference in those.

Senator Thériault: Before the official does what the Parliamentary Secretary has asked, I would like to ask a question.

[*Traduction*]

budget d'immobilisation pour la construction navale, la construction des bases, et autres choses de ce genre, a tendance à fluctuer légèrement, selon que nous avons ou non un programme de construction navale en cours.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Votre budget couvre-t-il les frais d'exploitation du Collège de la Garde côtière?

M. Quail: Une partie de ces coûts se trouve dans ces chiffres. Une partie des frais pour les cadets et une partie des frais du personnel de formation sont également comprises dans les chiffres que je vous ai donnés. L'autre partie des frais d'exploitation du Collège de la Garde côtière—c'est-à-dire les frais d'exploitation des bâtiments—ne se trouve pas dans ces chiffres. Ils sont imputés au budget de Transports Canada, et non à celui de la Garde côtière en soi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'aimerais profiter de l'occasion—et je crois que cela intéressera particulièrement le sénateur Macdonald (Cap-Breton)—pour remercier pour la première fois la Garde côtière canadienne de m'avoir sauvé la vie il y a environ deux ans alors que j'étais perdu sur une île déserte au large des côtes de la Nouvelle-Écosse. Je me suis perdu dans la brume et quand la Garde côtière canadienne m'a finalement retrouvé, l'opération de sauvetage a dû lui coûter une bonne partie de son budget. Pour me donner bonne conscience, j'aurais été heureux de recevoir une facture de un ou deux cents dollars. Cela m'aurait beaucoup déculpabilisé, quand je songe à toute la peine que vous vous êtes donnée pour me sortir de ce pétrin.

Comme le sénateur Macdonald (Cap-Breton) le sait, cela ne m'a rien coûté. C'était soit une circonstance imprévisible soit un acte de stupidité évidente de ma part. Donc, je tiens à vous remercier officiellement.

M. Quail: Quant à moi, je tiens à vous remercier de vos commentaires favorables et à vous dire également au nom de tous ses membres que la Garde côtière fait effectivement tout en son pouvoir, dans des circonstances parfois très difficiles, pour offrir le meilleur service possible. Nous sommes fiers d'eux et j'espère que les Canadiens le sont aussi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oh oui, il n'y a aboslument aucun doute que vous faites un travail formidable. Le Collège de la Garde côtière m'intéresse beaucoup, en ce sens que je trouve que là aussi on fait du très bon travail. J'aimerais lui voir prendre de l'expansion. La coopération entre les membres de Recherches et Sauvetage et la Garde côtière est parfaite. Je ne sais pas comment nous ferions sans eux.

M. Forrestall: Le commissaire a donné en gros le pourcentage de frais que nous tentons de recouvrer. Le Ministre a donné des chiffres précis. Peut-être pourrais-je demander à M. Quail d'établir des comparaisons entre le recouvrement des frais aériens et de surface après quoi nous pourrons préciser aux sénateurs, je pense, les mesures minimes que nous avons l'intention de prendre et jusqu'où nous devons en réalité aller pour nous aligner sur les niveaux de recouvrement. De même, nous pourrons leur donner les différences qui existent.

Le sénateur Thériault: Avant que le fonctionnaire n'acquiesse à la requête du secrétaire parlementaire, j'aimerais poser une question. Nous parlons de la Garde côtière. De qui

[*Text*]

We are talking about the Coast Guard. Where does the search and rescue operation come in? Is that part of Transport?

Mr. Quail: That portion dealing with the marine side—in other words all of the ships that are associated with search and rescue, the dedicated ships—are all Coast Guard.

Senator Thériault: Are they all included in that 800?

Mr. Quail: Yes. The budget for the search and rescue side of our operation is about 750 people and we are talking somewhere in the order of about $60 to $70 million.

The other part of the discussion is that if you look at the recovery rate that Mr. Forrestall has mentioned, and you include, first of all, the Coast Guard, which is roughly now 3 per cent, and you also include the question of the Seaway and the Canadian Ports Corporation, you would find that the recovery rate is in the neighbourhood of 30 per cent.

Senator Thériault: The Seaway is 30 per cent?

Mr. Quail: No; if you add the Seaway, and you add also the Canadian Ports Corporation and the 3 per cent that we are talking about here, and put that against all of the cost, we are talking about a recovery rate for the marine mode of about 30 per cent.

Senator Thériault: Well, do you have the figures that will give us the Seaway percentage of recovery cost and the other item that you mentioned?

Mr. Quail: The Seaway is virtually 100 per cent.

Senator Thériault: Virtually 100 per cent?

Mr. Quail: Yes.

Senator Thériault: No estimate for the seaway is included in there?

Mr. Forrestall: The Seaway has been frozen for the last two shipping seasons; so it is a little out of date.

Senator Thériault: And the other one?

Mr. Quail: Canadian Ports Corporation also is 100 per cent cost recovering. If you put them in with us so that you look at it from a total mode point of view of marine, you are talking about 30 per cent. If you compare that with the air mode, I believe you would find that the air mode is in excess of 40 per cent. So, if you want to compare air versus marine, you have 30 against in excess of 40. I suggest that it is somewhere around 43 to 44 per cent. That is one comparison that is available and, perhaps, if you are looking at it in the global terms, that is one way, and, certainly, I think it is one of the considerations of the minister, as Mr. Forrestall has pointed out, to have equality and equity between modes to the degree that that is possible. It is also possible, in terms of some of the witnesses, that they would be looking at and talking about it on a model basis, as well, in terms of looking at it from a total cost recovery or total charge point of view, to the marine mode or to the air transport mode.

[*Traduction*]

relève Recherches et Sauvetages? Du ministère des Transports?

M. Quail: Tout ce qui concerne le transport maritime, autrement dit tous les navires qui participent aux opérations de recherches et de sauvetage, relèvent de la Garde côtière.

Le sénateur Thériault: Leurs équipages sont-ils tous compris dans le chiffre de 800?

M. Quail: Oui. Le budget des opérations de recherches et de sauvetage est établi pour environ 750 personnes et s'élève à peu près à 60 à 70 millions de dollars.

De plus, si vous examinez le taux de taux de recouvrement dont a parlé M. Forrestall, et que vous incluez d'abord la Garde côtière, dont le taux est fixé à environ 3 p. 100, et que vous y incluez également la Voie maritime du Saint-Laurent et la Société des ports nationaux, vous constaterez que le taux de recouvrement se situe aux environs de 30 p. 100.

Le sénateur Thériault: Trente pour cent pour la Voie maritime?

M. Quail: Non, si vous ajoutez le taux de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la Société canadienne des ports, et les 3 p. 100 dont nous parlons maintenant et que vous l'appliquez à tous les frais, vous aboutissez à un taux de recouvrement pour le transport maritime d'environ 30 p. 100.

Le sénateur Thériault: Est-ce que vous avez le pourcentage de recouvrement des frais pour la Voie maritime du Saint-Laurent de même que l'autre poste que vous avez mentionné?

M. Quail: Pour la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est presque 100 p.100.

Le sénateur Thériault: Presque 100 p. 100?

M. Quail: Oui.

Le sénateur Thériault: Aucune estimation pour la Voie maritime n'est incluse là-dedans.

M. Forrestall: Les dépenses de la Voie maritime du Saint-Laurent ont été «gelées» depuis les deux dernières saisons de navigation, c'est donc dire que les données sont un peu désuètes.

Le sénateur Thériault: Et l'autre, c'est quoi?

M. Quail: La Société des ports nationaux, elle aussi, recouvre la totalité de ses frais. Si vous ajoutez cela à nos prévisions de recouvrement et que vous regardez l'ensemble du pourcentage de recouvrement des frais, il se situe environ à 30 p. 100. Si vous le comparez avec le taux de recouvrement des opérations aériennes, vous constaterez que ce dernier dépasse les 40 p. 100. Donc si vous voulez comparer aérien et maritime, les taux respectifs sont donc de 30 et de 40 p. 100 et plus. Je dirais que le taux se situe aux environs de 43 à 44 p. 100. C'est là une comparaison possible et peut-être que si vous examinez la situation dans l'ensemble—c'est là une façon de le faire—je pense aussi que c'est une des considérations du Ministre, comme l'a fait remarquer M. Forrestall, de veiller à ce qu'il y ait équité entre les modes aérien et maritime dans la mesure du possible. Je pense également que certains des témoins vont vouloir faire des évaluations d'après chaque mode et évaluer le recouvrement total du mode maritime ou aérien.

[*Text*]

I should also point out, senator, that in the approximately 30 per cent cost recovery we also have four marine pilotage authorities: The Atlantic, the Laurentian, the Great Lakes, and the West Coast—Pacific Pilotage Authority—and they would also be included in that 30 per cent cost recovery rate.

Certainly the Pilotage Authority legislation requires them to look at recovering 100 per cent of their costs. In this past year, 1985, the Pacific Pilotage Authority recovered all of its costs; the Great Lakes, the Laurentian Pilotage Authority, and the Atlantic Pilotage Authority, did not. They were in a deficit position. They did propose tariffs, which were repealed and they have been reviewed by the Canadian Transport Commission and are now in the process of being dealt with.

Senator Thériault: You make the point that I am trying to make much better than I could ever make it—as a matter of fact, as well as Mr. Forrestall used to make it when he was on the other side of the house. This is part of the regional problems that we have in this country.

I was reading this week about the meeting of the maritime premiers and how delighted they were that the Minister of Transport had accepted that, in fact, transportation would be looked upon as a means of assisting in regional recovery, in regional disparity.

But let us look at the Pilotage Authority. We have a lot of traffic on the west coast and also on the St. Lawrence River. With a fee, we may recover the cost, but the need for pilotage is no less around Saint John, or the Miramichi area, or the west Miramichi area—I can't speak for Nova Scotia because I do not know it as well. But, eventually, the traffic goes down there because of charges. Then the pilotage fee will have to go up and you will have less and less traffic. That is the problem that the Atlantic provinces have been cursed with for such a long time. The present minister is a good minister, and I am glad that you are his Parliamentary Secretary, but who knows. I do not think the Liberals are much different from the Conservatives or the NDP: they are in politics to achieve power and to put some of their ideas forward. There is no question in my mind that if you leave the bureaucrats in Ottawa and give them all of the leeway to administer transport, they will be much more cost efficient than if they have to contend with the politics of it. But this is the makeup of our country. If by legislation you give a minister carte blanche to recover costs then, Senator Macdonald, you can talk about 9 per cent, and it is not very much, but, damn it, you cannot sell it to the fishermen of New Brunswick. I fought it when my party was the government—in Saint John, especially, as far as New Brunswick was concerned. About 10 years ago, or more, the Department of Transport wanted to go on a cost-recovery basis, or a user-pay basis, but the people out there were mad. Opposition members, rightfully so for some of us on the government side, tried to fight it, but it was especially the Conservative opposition that fought it and won the battle—because you won all the seats—and now you are going to do what you fought against? I am telling you that you are not going to hold on to those seats for very long, and rightfully so. That would be rightfully so because, I repeat, you cannot govern this country under that mode of operation. You can be cost efficient and you can have

[*Traduction*]

Je voudrais également vous faire remarquer, sénateur, que le taux de recouvrement approximatif de 30 p. 100 comprend les quatres administrations de pilotage maritime, soit celle de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique; ces quatre administrations sont aussi incluses dans le taux de recouvrement des frais de 30 p. 100.

Nul doute que la loi oblige les administrations de pilotage à tenter de recouvrer 100 p. 100 de leurs frais. L'an dernier, l'Administration de pilotage du Pacifique a recouvré tous ses frais, ce qui n'a pas été le cas des administrations des Grands Lacs, des Laurentides et de l'Atlantique. Elles ont été déficitaires. Elles ont effectivement proposé des tarifs de transport qui ont été rejetés et qui sont actuellement revus par la Commission canadienne des transports.

Le sénateur Thériault: Vous soulevez là une question que j'essaie de soulever et vous le faites bien mieux que moi. En fait, aussi bien que M. Forrestall le faisait lorsqu'il était de l'autre côté de la Chambre. C'est là un des problèmes régionaux qui se pose dans ce pays.

Cette semaine, j'ai lu un article sur la réunion des premiers ministres des Maritimes qui se sont dits très heureux de voir que le ministre des Transports avait accepté qu'en fait, les transports soient considérés comme un moyen de faciliter la reprise dans les régions et d'aplanir les disparités régionales.

Mais il suffit de voir ce qui se passe dans l'administration du pilotage. S'il y a beaucoup de trafic sur la côte ouest, il y en a aussi beaucoup sur le Saint-Laurent. Il est possible de recouvrer les frais en imposant un droit, mais les besoins financiers des administrations de pilotage ne sont pas moindres à Saint-Jean, ou à l'ouest de la Miramichi, je ne peux par parler de la Nouvelle-Écosse parce que je ne la connais pas aussi bien. Mais finalement, le trafic diminue à cause des frais imposés. Après quoi les tarifs de pilotage devront augmenter, ce qui fera diminuer le trafic. Voilà le problème auquel sont confrontés les provinces maritimes depuis longtemps. L'actuel ministre est un bon ministre et je suis heureux que vous soyez son secrétaire parlementaire, mais qui sait. Je ne pense pas que les libéraux soient bien différents des Conservateurs ou des Néo-démocrates; ils font de la politique pour acquérir le pouvoir et pour proposer certaines de leurs indées. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que si vous donnez carte blanche aux fonctionnaires d'Ottawa pour administrer les transports, ils vont être beaucoup plus «rentables» que s'ils doivent composer avec la réalité politique. Notre pays est ainsi fait que, d'après la loi, lorsque vous donnez carte blanche à un ministre pour recouvrer des frais, on peut s'attendre à un recouvrement d'environ 9 p. 100, sénateur Macdonald, et ça n'est pas beaucoup. Mais, bon sang, vous ne pouvez pas faire accepter une telle idée aux pêcheurs du Nouveau-Brunswick. Je me suis battu pour cela lorsque mon parti était au pouvoir à Saint-Jean; plus particulièrement, en ce qui concerne le gouvernement du Nouveau-Brunswick, il y a environ dix ans ou peut-être plus, le ministère des Transports avait décidé de procéder à un recouvrement des frais, ou d'imposer des frais d'utilisation, mais les gens là-bas étaient furieux. Les membres de l'opposition, avec raison, et certains de nous, du gouvernement, avons essayé de nous y opposer, mais c'est sourtout l'opposition conservatrice qui a livré et gagné la bataille—parce que vous avez gagné tous les sièges—

[*Text*]

a good Department of Transport which recovers costs. That is easy, but, by God, it is going to be hard for the Atlantic provinces to live with that and I am going to fight it. When the Liberals were in government I fought it and, believe you me, I will fight it until I die.

Mr. Forrestall: You should give full consideration to making your views known to the committee when it is established in the near future.

Senator Thériault: I hope you will make my views known to the minister.

Mr. Forrestall: I certainly will assist in conveying them to him. I do not think we differ at all in that concern although our approach is somewhat different. We feel constrained to reduce the deficit and to get a handle on spending. The Department of Transport has taken perhaps as large, if not larger cuts or self-imposed restraint as has every other government department and none of these measures is easy. We are firmly committed to Mr. Wilson's November 1984 statement and, in being so, we hope we are embarked on the right course. Again, notwithstanding that, I urge you to find every opportunity to make your general views and your solutions known.

Senator Thériault: I do not have any solutions.

Senator MacDonald (Halifax): I gather the purpose this evening was to get from Mr. Forrestall and the senior officials an overview of Bill C-75. However, it is my understanding that the committee is to have a series of witnesses appearing before it in the next number of weeks, is that correct?

The Deputy Chairman: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): That being the case, the kind of questions I have would perhaps be best put at another time since they deal with clarification of technical matters. I do have the assurance of the chairman that we will be hearing from other witnesses.

The Deputy Chairman: We have received 10 more briefs and we expect to have six more hearings.

On March 12 the minister appeared before the Legislative Committee of the other place and at page 13:5 of the transcript of that meeting he is reported as having said:

> I have noted general support for the principles associated with cost recovery for Coast Guard services by witnesses appearing before this committee, and that is encouraging.

On page 13:6 he goes on to say:

> I know that, while both members and witnesses have said they are prepared to pay a fair and equitable portion

[*Traduction*]

et aujourd'hui, vous allez vous battre contre cela! Laissez-mois vous dire que vous n'allez pas conserver vos sièges très longtemps, et avec raison. Cela serait tout à fait compréhensible parce que, je le répète, vous ne pouvez pas gouverner le pays de cette façon. Bien sûr, votre exploitation peut être rentable et le ministère des Transports peut recouvrer ses frais, c'est facile à dire, mais bon Dieu, les habitants des provinces maritimes vont avoir de la difficulté à l'accepter et je vais me battre. Lorsque les libéraux étaient au pouvoir, je me suis battu contre cela et, croyez-moi, je vais le faire jusqu'à ce que mort s'ensuive.

M. Forrestall: Vous devriez songer à faire connaître vos vues au comité lorsqu'il sera crée.

Le sénateur Thériault: J'espère que vous direz au Ministre ce que j'en pense.

M. Forrestall: Je vais certainement lui transmettre votre opinion. Je ne crois pas que nous différions du tout d'opinion à ce sujet, mais je pense que notre approche est quelque peu différente. Nous nous sentons obligés de réduire le déficit et de contrôler fermement les dépenses. Le ministère des Transports a procédé à des réductions aussi importantes, sinon plus, ou s'est imposé des compressions budgétaires comme tous les autres ministères et aucune de ces mesures n'est facile. Nous sommes fermement décidés à respecter le budget de M. Wilson présenté en novembre 1984, et, ce faisant, nous espérons être sur la bonne voie. Encore une fois, malgré cela, je vous incite fermement à profiter de toutes les occasions que vous aurez pour faire connaître vos opinions et pour proposer vos solutions.

Le sénateur Thériault: Je n'en ai pas de solutions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le but de notre séance de ce soir était d'obtenir une vue d'ensemble de M. Forrestall et des fonctionnaires supérieurs sur le projet de loi C-75. Cependant, je constate que le Comité devra convoquer une série de témoins au cours des quelques prochaines semaines. Est-ce exact?

Le vice-président: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cela dit, je pense qu'il serait peut-être préférable de poser à un autre moment les questions que j'ai en tête puisqu'elles portent sur des questions techniques que j'aimerais voir clarifiées. J'ai effectivement l'assurance du président que nous entendrons d'autres témoins.

Le vice-président: Nous avons reçu dix autres mémoires et nous prévoyons tenir six séances de plus.

Le 12 mars, le Ministre a comparu devant le Comité législatif de l'autre endroit et à la page 13:5 du compte rendu de la séance, il dit ceci:

> Je remarque que les témoins qui ont comparu devant le Comité se sont dits en général favorables aux principes sous-jacents au recouvrement des frais de la Garde côtière, ce qui est encourageant.

A la page 13:6, il continue en disant:

> Je sais que même si les membres et les témoins ont déclaré qu'ils étaient prêts à défrayer une part juste et équitable des services, qu'il y en a encore quelques-uns

[*Text*]

of the services, there still are some who suggest that any amount will be too much.

I do not think Senator John Macdonald was at that meeting but he is saying the same thing. Would you be good enough to tell me who were the witnesses who gave general or fair support to that?

Mr. Forrestall: As I indicated in my opening remarks, it is fair to say that all the witnesses who were heard by the Legislative Committee of the other place, with one exception, to one degree or another indicated support for the principle of some level of cost recovery.

Having said that, they then went on to be very specific. Some of the witnesses who expressed that view were representatives of the following associations: the St. Lawrence Shipowners' Association; Dominion Marine Association; the Canadian Council of Boating Associations; Forest Industries of British Columbia; the Seafarers; the SIU; Stelco; Oshawa Harbour Commission; Canada Steamship; and others.

Senator Macdonald (Cape Breton): Was anyone from the east coast?

Mr. Forrestall: Yes, there were representatives from the City of Halifax; the Halifax Board of Trade; and the Atlantic Provinces' Economic Council. There were a number of east coast organizations who all expressed agreement with the principle of some level of cost recovery. Having said that it was a sort of, "me too, but . . . " approach.

The minister has responded to that as well as he could by closing the open-ended nature of Clause 4 as it was initially drafted. He has put some meaning into the expression of "fairness and equity" in that there will be fairness in the charges and that they will be equally distributed. In other words, no one sector will have to bear a burden. You could say that with 2.5 million pleasure craft in Canada that all you need is $5 a year from each one—the price of a package of cigarettes at one of the international airports—and you would have raised half of your money. That is not fairness and that is not equity in the distribution of the recovery régimes.

One representative of a labour organization said that there should be no charges. That gentleman is entitled to his point of view, but the others, with qualification, agreed that the taxpayers carry burdens for long periods of time without enjoying any of the services and benefits, and perhaps some of those benefits should be paid for by those who enjoy the services.

The Deputy Chairman: Did you hear from any representatives from the fishermen's unions from the Atlantic coast?

Mr. Forrestall: Yes, we heard from Mr. Bullard. He indicated agreement with the principle of some level of cost recovery but he was concerned about how far we would go. He did not make those views known specifically with respect to Bill C-75, but I think he covered it quite adequately in his appearance before the Standing Committee on Transport which dealt with the Freedom to Move paper. Mr. Bullard from the Eastern Fishermen's Association dealt to a great

[*Traduction*]

pour qui, que quel que soit le montant imposé, cela sera toujours trop.

Je ne crois pas que le sénateur John Macdonald ait assisté à la séance, mais il pense la même chose. Auriez-vous l'amabilité de me préciser qui étaient les témoins qui se sont dits en général assez d'accord avec nous?

M. Forrestall: Comme je l'ai précisé dans ma déclaration préliminaire, il est juste de dire que tous les témoins qui ont été entendus par le Comité législatif de l'autre endroit, à une exception près, ont dit qu'ils appuyaient le principe d'un certain recouvrement des frais.

Cela dit, ils ont ensuite donné des détails. Certains des témoins qui ont exprimé cette opinion représentaient les associations suivantes: la St. Lawrence Shipowners' Association, la Dominion Marine Association, le Canadian Council of Boating Associations, les Forest Industries of British Columbia, le Syndicat des gens de mer, le SIU, la société Stelco, la Commission du port d'Oshawa, la Canada Steamship ainsi que d'autres.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Est-ce que l'un de ces témoins était de la côte est?

M. Forrestall: Oui, il y avait des représentants de la ville d'Halifax, du Halifax Board of Trade et du Conseil économique des provinces de l'Atlantique. On comptait également un certrain nombre d'organisations de la côte est qui ont toutes dit accepter le principe d'un certain recouvrement des frais. Mais c'était quand même un «moi aussi, mais . . . ».

Le Ministre a répondu à cela du mieux qu'il pouvait en restreignant la portée du libellé initial de l'article 4. Il a précisé ce qu'il entendait par l'expression «justice et équité», en ce sens que les frais imposés seront justes et qu'ils seront répartis équitablement. Autrement dit, aucun secteur précis ne devra en porter le fardeau. On pourrait dire qu'avec 2,5 millions d'embarcations de plaisance au Canada que tout ce dont vous avez besoin, c'est de 5 $ chacune par année—soit le prix d'un paquet de cigarettes à l'un des aéroports internationaux—et vous avez encaissé la moitié de l'argent que vous vouliez. Ce n'est pas là de la justice et ce n'est pas là non plus une façon équitable de répartir le recouvrement des frais.

Un représentant d'une organisation syndicale a déclaré qu'on ne devrait imposer aucun frais et ce monsieur a droit à son point de vue mais les autres, à juste titre, ont reconnu que les contribuables portent des fardeaux depuis longtemps sans profiter d'aucun des services et des avantages et que peut-être certains de ces avantages devraient être défrayés par ceux qui en profitent.

Le vice-président: Avez-vous entendu des représentants des syndicats de pêcheurs de la côte est?

M. Forrestall: Oui, M. Bullard. Il a dit accepter le principe d'un certain recouvrement des frais, mais se demandait jusqu'où cela pourrait aller. Il n'a pas donné une opinion précise à ce sujet en ce qui a trait au projet de loi C-75, mais je pense qu'il a couvert la question assez bien lorsqu'il a comparu devant le Comité permanent des transports qui étudie le document intitulé *Aller sans entraves*. M. Bullard, de la Eastern Fishermen's Association a beaucoup parlé des questions tou-

[*Text*]

extent with cost recovery matters and his comments were quite applicable to Bill C-75.

The Deputy Chairman: Who gives the go-ahead with regard to helicopters used by Search and Rescue? Is it the Department of Transport or the Department of National Defence?

Mr. Quail: Do you mean who tasks them?

The Deputy Chairman: If they are called upon in an emergency, who tells them to go ahead and assist?

Mr. Quail: They are tasked by the officer in charge of the Rescue Co-ordination Centre, which comes under the Department of National Defence. The air side of Search and Rescue in Canada is a Department of National Defence responsibility.

The Deputy Chairman: The reason I am somewhat concerned about that is that a young gentleman disappeared from the city of Halifax and, after a couple of weeks, the families and general public were very upset. I tried my best to get a helicopter to go along the shoreline to see if his automobile had gone over somewhere, but the notion was absolutely rejected. Incidentally, that was around two years ago but that young lad was never found. That is not the fault of the coastguard, of course, but the reaction and reception was not very good.

What must one do? Suppose that there is a disaster off the harbour at Sydney and the RCMP and police are in charge. Does the general public go to the nearest research and rescue centre or call it?

Mr. Quail: They call it, Mr. Chairman. They do have the 1-800 numbers or the regular numbers listed in most city directories, at least that is so for St. John's or Dartmouth. There is a subcentre in Quebec City and there is a large centre at Trenton. There is one at Edmonton which handles a good portion of the north and there is one on the west coast. Those numbers are listed.

All of the search and rescue co-ordination, in terms of the deployment of the resources—whether they be aircraft or ship—comes out of those rescue co-ordination centres. Our responsibility, in terms of having the ships ready, is to have the dedicated search and rescue vessels—as opposed to the rest of the coastguard vessels, which would be multitask—ready on a seven-day basis, 24 hours a day, able to respond within 30 minutes.

The Deputy Chairman: The only centre in Nova Scotia is still Halifax and Dartmouth?

Mr. Quail: Yes, sir.

The Deputy Chairman: I know that the minister and the government are trying to save money. However, I am sure you realize that there have been many representations made that something should be stationed in Cape Breton. Has any consideration ever been given to the expansion of facilities further

[*Traduction*]

chant le recouvrement des frais et ses observations s'appliquaient parfaitement bien au projet de loi C-75.

Le vice-président: Qui donne le feu vert aux hélicoptères utilisés par les gens des opérations de recherches et de sauvetage? Est-ce le ministère des Transports ou le ministère de la Défense nationale?

M. Quail: Voulez-vous dire qui répartit les tâches?

Le vice-président: Si on demande d'urgence des hélicoptères, qui donne le feu vert aux pilotes et qui leur fournit de l'aide?

M. Quail: C'est le responsable du Centre de coordination des recherches qui relève du ministère de la Défense nationale. L'aspect aérien des opérations de recherches et de sauvetage au Canada est la responsabilié du ministère de la Défense nationale.

Le vice-président: La raison pour laquelle je suis un peu inquiet à ce sujet, c'est qu'un jeune homme a disparu da la ville d'Halifax et après quelques semaines, sa famille et le public en général étaient bouleversés. J'ai fait tout mon possible pour obtenir un hélicoptère afin d'aller voir le long de la côte si son automobile n'était pas tombée quelque part, mais ma demande a été rejettée de but en blanc. Au fait, cela s'est passé il y a environ deux ans et le jeune homme n'a jamais été retrouvé. Ce n'est pas la faute de la Garde côtière, bien sûr, mais la réaction des responsables et leur réception n'ont pas été très bonnes.

Que doit-on faire? Supposons qu'il y ait un désastre au large du port de Sydney et que la GRC et la police s'en chargent. Est-ce que le public doit aller au centre de recherches de sauvetage le plus proche ou encore téléphoner?

M. Quail: Monsieur le président, on téléphone. Le centre a des numéros 1-800 ou encore les numéros normaux sont inscrits dans la plupart des annuaires des villes, à tout le moins en ce qui concerne Saint-Jean ou Dartmouth. Il y a un sous-centre à Québec, et un grand centre à Trenton. Il y en a un également à Edmonton qui s'occupe d'une bonne partie du Nord et un autre sur la côte ouest. Leurs numéros de téléphone sont inscrits dans l'annuaire.

Toute la coordination de la recherche et du sauvetage, en ce qui a trait aux ressources qui sont déployées à ce titre, qu'il s'agisse d'avions ou de bateaux, est effectuée à partir de ces centres de coordination. Notre responsabilité, c'est d'avoir ces navires de sauvetage toujours prêts à partir, par opposition au reste des navires de la Garde côtière qui sont affectés à des tâches multiples, et qui sont disponibles sept jours sur sept, 24 heures sur 24, et prêts à répondre à une urgence en trente minutes.

Le vice-président: Le seul centre en Nouvelle-Écosse est toujours Halifax et Dartmouth?

M. Quail: Oui, monsieur.

Le vice-président: Je sais que le ministre et le gouvernement essaient actuellement d'économiser. Cependant, je suis sûr que vous savez que beaucoup ont demandé qu'un centre soit ouvert au Cap-Breton. A-t-on déjà songé à installer d'autres centres plus à l'est? Je suis sûr que vous avez déjà entendu dire qu'il

[*Text*]

east? I am sure you have heard the complaint that, by the time search and rescue go from Halifax to the Sydney area and out to the cape north, too much time has gone by.

Mr. Quail: Mr. Chairman, I am not aware of any studies that we are involved in with respect to that sort of expansion. Whether the Department of National Defence is conducting any, I do not know. There is no joint study at this point which would concern itself with the different deployment of helicopter resources.

Mr. Forrestall: If I could add to that, Mr. Chairman, I would say that at 9 o'clock tomorrow morning there will be a formalization of the CASR, which is the Civil Air Support for Search and Rescue. There is now a formal process through which the federal government can assist the members of this Civil Air Support for Search and Rescue organization. This will go a long way towards improving the situation.

As honourable senators may be aware, about one-third of the hours spent in search and rescue are put in by civilian pilots, using their own planes and the aircraft of small commercial airlines. That is being enhanced and it is part of the recognition by the minister of the need to upgrade search and rescue services.

With respect to the sites of helicopters, I know of no specific studies that are focusing on that problem. I do recognize that there is on-going concern that we properly rationalize the search and rescue capacities that we have; that we do locate the equipment and the type of equipment most frequently called upon in any given areas. If we had unlimited resources, we could very easily accommodate everybody. However, there is constant need for continuing review, because of the limits to our resources, to see that we have deployed our surface aircraft, rotary aircraft and other equipment to the best possible advantage.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. I would ask Mr. Quail if he could explain a little further the dredging question which was raised by Senator Macdonald (Cape Breton). Who decides what has to be dredged? Is it the Department of Transport which then, in turn, contacts the Department of Public Works?

Mr. Quail: What we would essentially call the program responsibility is the responsibility of the coastguard. The determination of the requirement or the need is that of the coastguard. I would simply note that this is a fairly recent development.

Prior to three years ago, the responsibility for the funding of dredging fell partially to the Department of Public Works and partially to the Department of Transport. For example, the coastguard did the dredging on the Miramichi and the dredging of the north traverse of Quebec was also a project of the coastguard, whereas some of the funds for dredging—such as that of the Lunenburg harbour—would have come from the Department of Public Works. It was felt that it would be an improvement if we placed all of the program responsibility with the Canadian coastguard. In other words, we combined the two. The Department of Transport accepted what we had plus the funding from the Department of Public Works. We now have the responsibility for that entire program, in terms of

[*Traduction*]

s'écoule trop de temps entre le départ d'une équipe de recherche et de sauvetage de Halifax pur se rendre à Sydney et au Nord du Cap.

M. Quail: Monsieur le président, je ne suis au courant d'aucune étude que nous ayons effectuée concernant cette expansion. Quant à savoir si le ministère de la Défense nationale est en train d'en réaliser une, je ne pourrais le dire. Il n'existe aucune étude commune actuellement qui porterait sur le déploiement des hélicoptères.

M. Forrestall: Monsieur le président, si je puis ajouter quelques mots, je dirais qu'à 9 heures demain matin entrera officiellement en fonction le CASR, c'est-à-dire en anglais le Civil Air Support for Search and Rescue. Il existe maintenant un canal officiel par lequel le gouvernement fédéral peut apporter son aide aux membres de cette organisation. Cela permettra d'améliorer beaucoup la situation.

Les honorables sénateurs savent sans doute qu'environ un tiers des heures consacrées à la recherche et au sauvetage le sont par des pilotes civils qui utilisent leur propre avion ou les avions de petites lignes commerciales. Ces facilités sont accrues car le ministre a reconnu la nécessité d'améliorer le service de recherche et de sauvetage.

En ce qui concerne la répartition géographique des hélicoptères, aucune étude précise n'a été entreprise, à ma connaissance, sur ce problème. Je reconnais que nous devons rationaliser nos services de recherches et de sauvetage, et que nous devons déterminer quel genre de matériel on utilise le plus souvent selon les régions. Si nos ressources étaient illimitées, nous pourrions facilement répondre aux besoins de tous. Toutefois, elles ne le sont pas et nous devons constamment effectuer des vérifications pour nous assurer que nous utilisons au maximum nos avions à voilure fixe et tournante et le reste de notre matériel.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall. Je voudrais demander à M. Quail de nous donner plus de renseignements au sujet de la question des opérations de dragage qui a été soulevée par le sénateur Macdonald (Cap-Breton). Qui décide quoi draguer? Est-ce le ministère des Transports qui, à son tour, communique avec le ministère des Travaux publics?

M. Quail: C'est la Garde côtière qui est essentiellement responsable de ce programme. C'est elle qui détermine les besoins en matière de dragage. Je voudrais tout simplement vous faire remarquer que cette façon de procéder est relativement récente.

Il y a plus de trois ans, le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports étaient tous les deux responsables du financement des opérations de dragage. Par exemple, la Garde côtière a effectué des travaux de dragage dans la Miramichi et le chenal nord du Québec alors qu'une partie des fonds nécessaires pour les travaux de dragage—comme ceux du port Lunenburg—provenait du ministère des Travaux publics. On pensait améliorer les choses en confiant le programme à la Garde côtière du Canada. Autrement dit, nous avons combiné les deux. Le ministère des Transports a accepté ce que nous avions, ainsi que les fonds alloués par les Travaux publics. Nous sommes maintenant responsables de tout le programme, et c'est nous qui déterminons si nous allons nous occuper du

[*Text*]

determining the need, by way of doing the sweeping and sounding or having the sweeping and sounding done by somebody for us and, from that, determining where we stand with respect to siltation and things of that nature. We then develop a dredging program over three to five years, but with the specific program on a one-year basis. We then carry out the actual dredging by way of contract through the Department of Public Works.

In that sense, therefore, the Department of Public Works become our consultants. They go out and get the contract signed, have people come in and do the work, and then we pay.

The Deputy Chairman: Therefore, the dredging that you would be concerned about would be for the mobility of craft going up rivers and so on?

Mr. Quail: Essentially the main navigation channel dredging.

The Deputy Chairman: The reason I ask you that question is that, at the moment, it is difficult to understand whether the Department of Public Works is in charge of dredging or whether Fisheries and Oceans would take on that responsibility.

Mr. Quail: The small craft harbours, pleasure craft or small fishing craft harbours, are looked after by the Department of Fisheries. They have the funding for that. They then employ the Department of Public Works in a similar fashion to the way in which we do. Those small craft harbours that are the responsibility of the Department of Fisheries would include places like Lunenburg harbour and harbours in the Saguenay area. The main channel dredging—that in the St. Lawrence in the Montreal area, for example—we would have the responsibility for.

Our big projects that are on-going currently include our operation at Miramichi, the north traverse of Quebec and the Fraser River in B.C. Those are our big dredging projects that are carried out on a continuing and annual basis.

Senator Theriault: The Miramichi is done on an annual basis, is it?

Mr. Quail: We had hoped that we would have to dredge only every three years. We thought that we might overdredge so that we would not have to go back and do it every year. That is the way we attempted to do it in the north traverse, but, by and large, we find that it is an annual program. In the Miramichi we are still, to some degree, finding our way, because it is a new channel. Until you actually find out how the river regime is going to settle down, that will depend on how you do your annual or biannual dredging; but it is really an annual program—an annual look, anyway.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Quail. The reason why I am asking you these questions is that I like to get on the record some of these statements that you are making. I have only been around the Hill for 29 years, and the more things change, the more they remain the same. You go from one department to the other and chase around a hell of a long time, sometimes, before you can get something done. My next ques-

[*Traduction*]

dragage et du sondage ou si nous allons confier ce travail à quelqu'un d'autre; c'est également nous qui déterminons où nous en sommes en ce qui concerne l'envasement, etc. Nous élaborons ensuite un programme de dragage qui s'étend sur une période de trois à cinq ans, le programme spécifique s'étendant sur un an. Nous effectuons ensuite les travaux de dragage en octroyant des contrats par l'entremise du ministère des Travaux publics.

Ce dernier agit en quelque sorte comme notre conseiller. Il s'occupe de faire signer le contrat, d'engager des gens pour faire le travail, et ensuite nous le payons.

Le vice-président: Donc, vous vous occupez du dragage des voies fluviales pour assurer le déplacement des navires qui les remontent, etc.?

M. Quail: Nous nous occupons essentiellement du dragage des principales voies de navigation.

Le vice-président: Si je vous pose cette question, c'est parce que j'ai de la difficulté à déterminer si c'est le ministère des Travaux publics qui est responsable de ces travaux, ou le ministère des Pêches et Océans.

M. Quail: Le ministère des Pêches est responsable des ports pour petits bateaux, ainsi que des ports de plaisance ou de pêche. Il en assure le financement. Il fait ensuite affaire avec le ministère des Travaux publics de la même façon que nous. Les ports pour petits bateaux qui relèvent du ministère des Pêches comprennent, entre autres, le port Lunenburg et les ports qui se trouvent dans la région du Saguenay. Nous sommes responsables du dragage de la principale voie maritime, c'est-à-dire le Saint-Laurent dans la région de Montréal.

Actuellement, nos grands projets comprennent les opérations de dragage sur la Miramichi, le chenal nord de Québec et la rivière Fraser en Colombie-Britannique. Ces gros projets de dragage se poursuivent de façon continue sur une base annuelle.

Le sénateur Thériault: Le dragage de la Miramichi s'effectue donc tous les ans?

M. Quail: Nous espérions ne devoir draguer la rivière que tous les trois ans. Nous pensions draguer plus profondément pour ne pas être obligés de la draguer tous les ans. C'est ce que nous avons essayé de faire dans le chenal nord mais, généralement parlant, nous sommes obligés de draguer tous les ans. Nous essayons encore, dans une certaine mesure, de voir ce qu'il en est avec la Miramichi car cette vie est nouvelle. Ce sont les travaux de dragage annuels ou semestriels qui nous permettent de déterminer quel sera le régime de la rivière. Mais il s'agit vraiment d'un programme annuel, du moins d'une vérification annuelle.

Le vice-président: Merci, monsieur Quail. Si je vous pose ces questions, c'est parce que je voudrais que l'on inscrive au compte rendu certaines de vos déclarations. Je ne suis sur la Colline que depuis 29 ans et plus les choses évoluent, plus elles demeurent les mêmes. il faut se rendre d'un ministère à un autre, et parfois perdre beaucoup de temps avant d'obtenir quelque chose. Ma question suivante porte sur le port de Syd-

[*Text*]

tion concerns Sydney Harbour. They would like to have that dredged a couple of feet. That has been talked about time and time again. The Sydney Ports Harbour Commission has been very active in that, bringing in cruise ships, and so on, to enhance the tourist industry—to bring in as many tourists as we can, who, in turn, spend a lot of dollars. To whom would they go? Is that a hazard, so far as Transport is concerned—to dredge it two feet deeper?

Mr. Quail: The dredging that I have been speaking about to date has been dredging of an operational and maintenance nature; in other words, the maintenance of existing channels. As we talk about capital dredging projects—which would be new dredging projects, which I believe is Sydney Harbour—the case for those would also be made to us.

The Deputy Chairman: Not to DPW? It would go to you?

Mr. Quail: That is correct.

The Deputy Chairman: Excellent.

Mr. Forrestall: Be careful, though. I still have to get a marina for Halifax Harbour.

The Deputy Chairman: But you are still talking marina. Good for you! We talked a little while ago about cost recovery. There was a lot of explanation given on that. Have they calculated and decided what possible cost recovery you would get from the fishermen, as separate from others?

Mr. Forrestall: Without prejudging that—and I am not attempting to be facetious—if you want to pay for it, I suppose we can do anything. I do not know where the question of the capital program for Sydney Harbour stands, senator, so I cannot really address that point.

The Deputy Chairman: You also mentioned, in your discussion, the St. Lawrence Seaway. Would this legislation have some effect on the derring-do captains who love to stay up in the seaway and get another load, and get caught in the ice, and they have to be escorted out? Will they have to pay for ice-breaking?

Mr. Forrestall: Certainly, regarding the Great Lakes fleet—which is the largest component, by far, of our maritime industry—there will be additional charges involved. As recently as seven or eight years ago, you will recall, there were fears about the capacity of the seaway, for dredging, deepening, widening the locks, and so on. I believe there was great fear that by 1990 the seaway would have reached its capacity. Of course, today we now know that it is quite different. There is an underused capacity in the system. That is alarming, and it must be very frustrating for our shipowners, the users of one of the most valuable transportation corridors in North America. So we have those anomalies. What might then have been required, for example, to extend the season at either end—opening it earlier or closing it later—and what might have been required for year-round operation on the Lakes, now, all of a sudden, against the available traffic, takes on a different colouration.

Senators may be interested to know that a subcommittee of the standing committee of the House of Commons has been struck, or is in the process of being struck, to take a look at the mid and long-term implications of current traffic levels and

[*Traduction*]

ney. Ils voudraient qu'on le dragues de deux pieds. On en parle depuis longtemps. La Commission du Port de Sydney a joué un rôle très actif à cet égard en amenant des bateaux de croisière, etc., en vue d'encourager le tourisme—d'attirer le plus grand nombre de touristes possible qui, à leur tour, dépensent beaucoup d'argent. A qui doivent-ils s'adresser? Est-il dangereux, d'après le ministère des Transports, de le draguer deux pieds de plus?

M. Quail: J'ai parlé jusqu'à maintenant des travaux de dragage opérationnels et des travaux d'entretien; autrement dit, j'ai parlé de l'entretien des voies fluviales actuelles. En ce qui concerne les grands projets—c'est-à-dire les nouveaux projets de dragage comme celui de Port de Sydney—il faudrait qu'ils s'adressent à nous.

Le vice-président: C'est vous qui en êtes responsables et non pas le ministère des Travaux publics?

M. Quail: C'est exact.

Le vice-président: Excellent.

M. Forrestall: Attention, il faut encore que je fasse construire une marina pour le port d'Halifax.

Le vice-président: Vous en parlez encore, tant mieux! Nous avons parlé plus tôt de la question de recouvrement des coûts. On a donné beaucoup d'explications à ce sujet. Ont-ils calculé les coûts qu'ils pourraient récupérer des pêcheurs par rapport aux autres?

M. Forrestall: Sans vouloir préjuger la question—et je ne cherche pas à plaisanter—si vous voulez assumer les dépenses, je suppose que nous pouvons faire n'importe quoi. Je ne sais pas où nous en sommes, sénateur, avec le projet de port de Sydney; je ne peux vraiment pas répondre à cette question.

Le vice-président: Vous avez également parlé du Saint-Laurent. Le projet de loi aurait-il un effet sur les vaillants capitaines qui aiment remonter le fleuve pour prendre un autre chargement, rester coincés dans les glaces et attendre qu'on vienne ensuite les délivrer? Devront-ils payer pour les services de brise-glace?

M. Forrestall: En ce qui concerne la flotte des Grands Lacs—qui est de loin la plus grande de notre industrie maritime—il y aura des frais supplémentaires à payer. Vous vous souviendrez qu'il y a 7 ou 8 ans, on s'inquiétait au sujet du dragage de la voie maritime, de l'approfondissement et de l'élargissement des écluses, etc. On craignait qu'elle aurait atteint sa pleine capacité en 1990. Évidemment, nous savons aujourd'hui que cela n'est pas le cas. Le système, en fait, n'est pas utilisé à son maximum. Cette situation est alarmante et doit être frustrante pour les armateurs, qui sont les usagers d'une des voies de transport les plus importantes d'Amérique du Nord. Les mesures qui auraient dû être prises, par exemple, pour prolonger la saison—c'est-à-dire l'ouvrir plus tôt ou la fermer plus tard—et pour assurer l'utilisation annuelle des lacs—prennent tout à coup une autre allure en raison du trafic maritime.

Les sénateurs seraient peut-être étonnés d'apprendre qu'un sous-comité du Comité permanent de la Chambre des communes a été chargé, ou est en voie de l'être, d'examiner les conséquences, à long et à moyen termes, des niveaux actuels de tra-

[*Text*]

the future of the seaway. It is all bound up in the one. For the users of the seaway, who require additional charges under the new regime, two or three years down the road, it can be anticipated that there will be additional costs. The purpose of the consultative process is to make sure that the additional charges—particularly in light of fewer and fewer tonnes chasing ever-increasing costs—will have to be paid for. The traffic is not there to maintain virtually 100 per cent recovery. Those fewer and fewer tonnes will have to pay more and more, and we will have to be very careful about how we recover Canadian Coast Guard costs from that segment of our shipping population. I do not think there is any question about that. It will have to be very thoughtfully approached and considered.

The Deputy Chairman: Would you have the deficit of the seaway—the latest one?

Mr. Forrestall: The operational deficit of the seaway?

The Deputy Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: I do not have it. As I indicated earlier, for all intents and purposes it operates at about 100 per cent cost recovery. That is not the whole capital. It is the operation and maintenance. There has been a freeze on seaway tolls for the last two seasons. There will be increases this year. I would suspect that they have not—

Mr. Quail: Mr. Chairman, I think that last year there was a deficit on the operating and maintenance side; but they did go into some of their reserves that they had, and, from that point of view, they met their operating requirements.

The Deputy Chairman: In round figures what would be the deficit?

Mr. Quail: I do not know. I am sure that we can have the figures made available to you, in terms of where they are; but, I am sorry, we do not have them here with us.

The Deputy Chairman: It was just a thought. Believe me, Mr. Quail, I am not against the seaway. It is part of the glue that keeps Canada together. But sometimes I get irritated by people from what we term "Upper Canada" going back into Ontario saying "Look at all of the bucks that we are sending down to the Atlantic region!" In turn, it works up this way also—and that is part of what Canada is all about. So I am not asking that question to damn the seaway.

Mr. Quail: Mr. Chairman, I know the deficits with respect to the pilotage authorities. I have those figures; but I do not have the ones for the seaway. The 1985 deficit, or the loss, in the Atlantic Pilotage Authority was $1.48 million. The one in the Great Lakes was $3.2 million. The west coast had a profit of $200,000. The Laurentian Pilotage Authority had a loss of about $2.07 million. That will give you some idea. If you look at those figures, you will see that it is a direct reflection, certainly, in the Great Lakes and in the Laurentian—and, I believe, also in the Atlantic—of the significant drop in traffic that occurred in eastern Canada, in the marine side of the game, in 1985; and I believe that some of the forecast for 1986 is a repeat of 1985. There was a significant drop in terms of the Great Lakes ships that actually came into operation, and

[*Traduction*]

fic et de se pencher sur l'avenir de la voie maritime. Cela fait partie du même examen. On peut s'attendre à ce que les usagers de la voie, qui devront payer des frais supplémentaires en vertu du nouveau régime, soient tenus d'assumer des coûts additionnels dans deux ou trois ans. Les frais additionnels—compte tenu surtout du fait qu'il y a de moins en moins de navires qui paient des droits de plus en plus élevés—devront être payés et c'est là le but du processus de consultation. Le trafic n'est pas là pour assumer la presque totalité des coûts. Ces navires, qui sont de moins en moins nombreux, devront payer davantage et nous devrons faire attention à la façon dont nous récupérerons, de ces navires, les coûts pour les services assurés par la Grade côtière. Il n'y a aucun doute là-dessus. Nous devons examiner cette question avec beaucoup de soin.

Le vice-président: Connaissez-vous le déficit de la voie maritime le plus récent?

M. Forrestall: Son déficit d'exploitation?

Le vice-président: Oui.

M. Forrestall: Non. Comme je l'ai dit plus tôt, nous récupérons pratiquement tous les coûts. Cela ne représente pas l'ensemble des dépenses, mais plutôt les coûts d'exploitation et d'entretien. Les droits de péage sur la voie maritime ont été gelés au cours des deux dernières saisons. Il y aura des augmentations cette année. Je suppose qu'ils n'ont pas—

M. Quail: Je crois qu'il y a eu un déficit l'année dernière, pour ce qui est des frais d'exploitation et d'entretien; mais ils sont allés puiser dans leurs réserves et ont donc pu assumer les coûts.

Le vice-président: Quel est le déficit en chiffres ronds?

M. Quail: Je ne le sais pas. Je suis sûr que nous pourrions vous fournir ces chiffres, mais nous ne les avons pas avec nous.

Le vice-président: Ce n'était qu'une idée. croyez-moi, monsieur Quail, je n'ai rien contre la voie maritime. C'est elle, entre autres, qui unit le Canada. Mais je suis parfois choqué d'entendre les gens de la région que nous appelons le «Haut Canada» retourner en Ontario et dire: «Voyez tout l'argent que nous dépensons dans la région de l'Atlantique». Mais, en retour, nous en bénéficions aussi—voilà ce qu'est le Canada. Je ne cherche pas, en vous posant cette question, à critiquer la voie maritime.

M. Quail: Monsieur le président, je connais les déficits des administrations de pilotage. J'ai ces chiffres, mais pas ceux de l'Administration de pilotage de la voie maritime. Le déficit ou les pertes de l'Administration de pilotage de l'Atlantique était de 1,48 million de dollars en 1985. Celui de l'Administration de pilotage des Grands Lacs était de 3,2 millions de dollars. La côte ouest a enregistré un profit de 200 000 $. L'Administration de pilotage des Laurentides a subi des pertes d'environ 2,07 millions. Cela vous donne une idée des déficits. Si vous regardez ces chiffres, vous constaterez que cela reflète—notamment dans les Grands Lacs et dans les Laurentides—et je crois également dans l'Atlantique, la diminution importante de trafic qui est survenue dans l'est du Canada, du côté maritime, en 1985. Je crois que certaines des prévisions de 1986

[*Text*]

the number of ocean ships that came into the seaway. Of course, that was also reflected downriver in Atlantic Canada.

The Deputy Chairman: Thank you, Mr. Quail.

Senator Thériault: The Parliamentary Secretary talked about the projections for traffic on the seaway being changed. That must have been reflected in the Atlantic and other maritime marine freight figures. I can understand that during the recession of the early 1980s our whole economy was down, but for the past three years we have been on an upswing and we have been in a recovery position with the economy growing at a fair rate. What has changed? Are we, in 1986, after three years of recovery, only at the level that we were at in, say, 1980? What are we not shipping? Is it iron ore, grain, or what. There must be some major factors involved here.

Mr. Forrestall: It is a combination of the very rapid decline in the two-way traffic—iron ore going back up and grain coming back down—in the early part of the down-swing, and we have never recovered from it. Last year grain fell off, and it is falling off again this year. It is that combined with the world-wide economic down-turn and its return. During this period other market factors came into play. For example, the traditional roles of the railways changed. The traditional role for the St. Lawrence Seaway and the system has to be rethought.

Senator Thériault: One hears about the railways moving less freight. One hears about layoffs occurring everywhere. We are told that the volume of marine transportation has gone down. Have things improved since the depth of the recession, since say, 1982? Is there more traffic in the seaway now than there was in 1982?

Mr. Forrestall: No, significantly less.

Senator Thériault: Than in 1982?

Mr. Forrestall: I am not sure whether it is 1982 or 1983. Certainly, it is less now than it was in 1982.

Mr. Quail: The big volume cargoes in the lower section of the St. Lawrence Seaway were iron ore upstream and grain downstream. In the upper section, the Welland Canal, you had those two cargoes plus coal, which accounted for about another 10 million tonnes, and this was quite often the differential between the Montreal-Lake Ontario section of the seaway and the Welland Canal section. I believe that what you have seen over the past few years, as Mr. Forrestall has pointed out, is the fundamental change in the back haul, the upstream bound iron ore, which has dropped off considerably. This may be, for example, because they do not put as much steel into cars today as they used to.

Senator Thériault: They have produced a lot more cars in the past two or three years, more cars than they have ever produced before.

[*Traduction*]

reprennent celles de 1985. Le nombre de navires qui ont utilisé les Grands Lacs et la voie maritime a diminué de façon considérable. Évidemment, cette diminution a également été ressentie dans l'Atlantique.

Le vice-président: Merci, monsieur Quail.

Le sénateur Thériault: Le Secrétaire parlementaire a dit que les prévisions concernant le trafic de la voie maritime avaient changé. Ces changements vont se refléter dans les données sur le transport de marchandises dans l'Atlantique et ailleurs. Je comprends que toute notre économie était chancelante, au cours de la récession du début des années 80. Toutefois, au cours des trois dernières années, l'économie a pris un nouvel essor et la situation continue de s'améliorer. Qu'est-ce qui a changé? Sommes-nous, en 1986, après trois ans seulement de reprise, au même niveau que nous étions, disons, en 1980? Pourquoi ne transportons-nous pas de marchandises? Est-ce à cause du minerai de fer, du grain, ou quoi? Il y doit y avoir des facteurs importants qui entrent en jeu.

M. Forrestall: C'est une combinaison du déclin rapide enregistré dans le trafic qui s'effectue dans les deux sens—le minerai de fer qui remontait et le grain qui redescendait au tout début du marasme. Nous n'avons jamais été capables de reprendre le dessus. L'année dernière, le prix du blé a diminué et il diminue encore cette année. C'est donc ce facteur, combiné à la récession et à la reprise économique mondiale. D'autres facteurs sont entrés en jeu au cours de cette période. Par exemple, le rôle traditionnel des chemins de fer a changé. Le rôle traditionnel de la voie maritime du Saint-Laurent et du système doit être repensé.

Le sénateur Thériault: On dit que les chemins de fer transportent moins de marchandises. On entend parler des mises à pied qui surviennent partout. On nous dit que le volume du transport maritime a diminué. Les choses se sont-elles améliorées depuis que la récession a atteint son point culminant, disons depuis 1982? Y a-t-il plus de trafic aujourd'hui sur la voie maritime qu'il n'y en avait en 1982?

M. Forrestall: Non, beaucoup moins.

Le sénateur Thériault: En 1982?

M. Forrestall: Je ne sais pas si c'est 1982 ou 1983. Il y a moins de trafic maintenant qu'en 1982.

M. Quail: Les principales marchandises que l'on transportait dans le bas de la voie maritime du Saint-Laurent était le minerai de fer, qui remontait le fleuve, et le grain, qui le redescendait. Dans le haut, on retrouvait ces deux cargaisons puis le charbon, qui représentait 10 millions de tonnes supplémentaires. Souvent, c'est ce qui faisait la différence entre le tronçon Montréal-Lac Ontario de la voie maritime et le tronçon du Canal Welland. Au cours des dernières années, le transport, c'est-à-dire le transport en amont du minerai de fer, a connu de grands changements puisqu'il a diminué considérablement. Cette situation est peut-être attribuable au fait qu'on n'exige plus autant d'acier aujourd'hui pour fabriquer des voitures.

Le sénateur Thériault: Ils ont produit beaucoup plus de voitures au cours des deux ou trois dernières années que dans le passé.

[*Text*]

Mr. Quail: That may be true. I am simply saying that the cargoes are not there for the backhaul, the upstream bound iron ore, because it is not required at steel mills.

Senator Thériault: What about the Atlantic provinces? For example, the Atlantic Pilotage Authority figures, on the number of ships coming into the area since 1974, indicate that traffic has almost been cut by half and that it is going down yearly. Rail freight is in the same position. Yet we are three years into a recovery. What would happen if we reached a peak in this recovery three years from now and began to go into another recession?

Mr. Forrestall: If you look at the history of the rail system over the last three or four years, you will find a very significant move from rail to truck. The absence of iron ore, certainly in the lower sections of the seaway, has resulted to some degree in grain moving in other directions. For example, out west, they opened up the port at Prince Rupert and there is continuing activity by the Hudson's Bay Route Association to maintain what they consider to be the attractiveness of the Hudson Bay. All these are new factors that simply were not present seven or eight years ago. If we do not stop and rethink the fundamental role of the railway, it will be out of business before we know it, and the same is true with regard to the seaway.

The Deputy Chairman: If there are no further questions, I thank you gentlemen for your presentation and for your attendance here this evening.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Quail: C'est peut-être vrai. Je dis tout simplement qu'il n'y a pas de marchandises pour le transport en amont, le minerai de fer qui remonte, parce qu'on n'a pas besoin de ce minerai dans les aciéries.

Le sénateur Thériault: Et qu'en est-il des provinces de l'Atlantique? Si l'on se fie aux données fournies par l'Administration de pilotage de l'Atlantique sur le nombre de navires qui sont arrivés dans la région depuis 1984, on peut voir que le trafic a presque été réduit de moitié et qu'il diminue tous les ans. Il en va de même pour le transport par chemins de fer. Néanmoins, voilà trois ans que l'économie reprend son essor. Qu'arriverait-il si nous atteignions un point culminant et que nous recommençions à tomber dans une autre récession?

M. Forrestall: Si vous jettez un coup d'oeil sur la situation du réseau ferroviaire au cours des trois ou quatre dernières années, vous constaterez qu'il y a eu un abandon notable du transport par chemin de fer pour le transport par camion. A cause de l'absence de minerai de fer, notamment dans le bas de la voie maritime, le grain a été acheminé, dans une certaine mesure, dans d'autres directions. Par exemple, ils ont ouvert le port, à Prince Rupert, et la *Hudson's Bay Route Association* déploie de grands efforts pour maintenir ce qu'elle considère comme étant le caractère attrayant de la Baie d'Hudson. Il s'agit de nouveaux facteurs qui n'existaient pas il y a sept ou huit ans. Si nous ne repensons pas le rôle fondamental du chemin de fer, il perdra toute rentabilité avant que nous nous en rendions compte. Il en va de même pour la voie maritime.

Le vice-président: S'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier nos témoins pour leur exposé de ce soir ainsi que pour leur présence.

La séance est levée.

Book Tarif
rate des livres

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des télécommunications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. R. A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. A. Popp, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. R. A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine et commissaire, Garde côtière canadienne;

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne;

M. A. Popp, avocat général.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament 1984-85-86

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 6, 1986

Issue No. 16

Second proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof"

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature 1984-1985-1986

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 6 mai 1986

Fascicule nº 16

Deuxième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz»

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

*Membres d'office

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, March 13, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion it was—

Resolved in the affirmative".

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 13 mars 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 MAI 1986
(23)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 20 heures sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*) et Turner. (4)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

M. Maury R. Sjoquist, secrétaire-trésorier de l'exécutif national;

M. Robert F. Cook, président national;

M. Michel Pouliot, président de l'Association canadienne des pilotes maritimes du Canada.

Du Conseil des organismes de navigation du Canada:

M. William F. Taylor, membre du Comité directeur;

M. Michael L. Vollmer, secrétaire technique du C.O.N.C.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 13 mars 1986, entreprend son étude sur la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

Le président présente M. Sjoquist qui fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

Le président présente MM. Taylor et Vollmer qui font une présentation et répondent aux questions.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,—

QUE, conformément à l'article 83 du Règlement, des dépenses raisonnables de déplacement et de logement soient payées à la Guilde de la marine marchande du Canada et au Conseil des organismes de navigation du Canada.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 21 h 45, le Comité se réunit à huis clos.

A 21 h 53, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 6 MAI 1986
(24)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 21 h 45, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*) et Turner. (4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 6, 1986
(23)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*) and Turner. (4)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Canadian Merchant Service Guild:

Mr. Maury R. Sjoquist, National Executive Secretary-Treasurer;

Mr. Robert F. Cook, National President;

Mr. Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots Association.

From the Council of Boating Organizations of Canada:

Mr. William F. Taylor, Member of the Executive Committee;

Mr. Michael L. Vollmer, Technical Secretary.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated March 13, 1986, commenced consideration of the subject-matter of Bill C-75, intituled, "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof."

The Chairman introduced Mr. Sjoquist, who made a presentation and, with his associates, answered questions.

The Chairman introduced Mr. Taylor and Mr. Vollmer, who made a presentation and answered questions.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

THAT in accordance with Rule 83, the Canadian Merchant Service Guild and the Council of Boating Organizations of Canada be reimbursed for all reasonable living and travel expenses incurred.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 9:45 p.m., the Committee met in closed session.

At 9:53 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 6, 1986
(24)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 9:45 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*) and Turner. (4)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Le Comité, conformément à son ordre du renvoi du 13 mars 1986, entreprend son étude sur la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

Il est convenu,—

QUE la lettre de M. T. J. Stephen de la Garde côtière canadienne et la réponse de M. R. Langlois, soient imprimées en annexe au procès-verbal et témoignages de ce jour. (*TC-16-A*).

Il est convenu,—

QUE le président fasse enquête sur la possibilité de changer les heures de séance à plus tôt dans la journée du mardi.

A 21 h 53, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated March 13, 1986, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-75, intituled, "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof."

It was agreed,—

THAT the letter from Mr. T. J. Stephen of the Canadian Coast Guard and the response from Mr. R. Langlois be appended to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*TC-16-A*).

It was agreed,—

THAT the Chairman investigate the possibility of changing the Committee's time of meeting to earlier in the day on Tuesdays.

At 9:53 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 6, 1986

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to examine the subject matter of Bill C-75, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Senator Leopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: I apologize that due to illness I was absent for the committee's first meeting last week. I wish to thank the deputy chairman for standing in for me on that occasion. Our first group of witnesses this evening represents the Canadian Merchant Service Guild. We have with us Mr. Mavry R. Sjoquist, the National Executive Secretary-Treasurer; Mr. Robert F. Cook, the National President; and Mr. Michel Pouliot, President of the Canadian Marine Pilots Association. Mr. Sjoquist will be the spokesman for the group. Please go ahead, Mr. Sjoquist.

Mr. Maury R. Sjoquist, National Executive Secretary-Treasurer, Canadian Merchant Service Guild: Thank you, Mr. Chairman. We have prepared a brief on our position on Bill C-75. I have no prepared text. I will read excerpts from the brief and then state our position in general, in order to save time. You have our brief, and we will give you the specifics of our objection to the bill.

Basically I should say, first, so that it is clearly understood, that in general we favour the bill. The bill, to our organization, really responds to a crying need. There are many regulations that Transport has to put into place in order to comply with IMO conventions and we really need this enabling legislation. So it is with some reluctance that we speak against the bill. The only reason we are speaking against it is because there are three major matters that are of such concern to us that we wish to explain them to you, as we did to the parliamentary committee.

In order to clarify our organization and what it stands for, I will explain to you who we are. The Canadian Merchant Service Guild was originally established by an act of Parliament on June 6, 1919, essentially to unite fraternal Canadian seamen and also initially to provide those seamen, as well as their dependants, with some insurance protection. On November 18, 1980, this act was amended and passed by Parliament as Bill S-12, which is the act of incorporation and constitution of the Canadian Merchant Service Guild.

The present day objects of the Guild are to promote the social, economic, cultural, educational and material interests of ships' masters, chief engineers, officers and pilots and of other persons whose employment is directly related to maritime operations.

The Guild represents the vast majority of masters, mates, pilots and engineers in the Canadian shipping industry in all

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 6 mai 1986

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier le projet de loi C-75, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Je regrette que la maladie m'ait empêché la semaine passée de présider la première réunion du comité. Je remercie le président suppléant d'avoir bien voulu remplir mes fonctions. Le premier groupe que nous entendrons ce soir représente la Guilde de la marine marchande du Canada. Je souhaite donc la bienvenue à M. Mavry R. Sjoquist, secrétaire trésorier de l'exécutif national, Robert F. Cook, président national de la Guilde et Michel Pouliot, président de l'Association des pilotes de la marine marchande. M. Sjoquist sera le porte-parole du groupe. Monsieur Sjoquist!

M. Maury R. Sjoquist, secrétaire-trésorier de l'exécutif national, Guilde de la marine marchande du Canada: Merci, monsieur le président. Nous avons préparé un mémoire exposant notre position au sujet du projet de loi C-75. Comme je n'ai pas préparé d'allocution, je vous lirai des extraits du mémoire, pour exposer ensuite notre position en général. Nous gagnerons ainsi du temps. On vous a remis notre mémoire et nous préciserons les objections que nous formulons contre le projet de loi.

En général, nous sommes en faveur de ce projet de loi, qui répond vraiment à un pressant besoin pour notre association. Le ministère des Transports devra édicter plusieurs règlements pour assurer la concordance avec les conventions de l'OMI et il serait impérieux qu'il le fasse. C'est donc avec une certaine réticence que nous parlerons contre ce projet de loi. Si nous le faisons, c'est qu'il renferme trois questions principales qui ont tellement d'importance pour nous que nous aimerions vous les exposer comme nous l'avons fait à l'autre comité parlementaire.

Pour préciser les buts de notre association, je vais d'abord vous expliquer ce que nous sommes. La Guilde de la marine marchande du Canada a été créée par une loi du Parlement le 6 juin 1919, surtout pour consolider la fraternité des marins du Canada mais aussi pour offrir à ces marins, ainsi qu'à leurs familles, un régime d'assurance. Le 18 novembre 1980, cette loi a été modifiée par le projet de loi S-12. Une fois adoptée par le Parlement, cette loi a servi de charte constitution à la Guilde de la marine marchande du Canada.

Les objectifs poursuivis actuellement par la Guilde sont la promotion de la culture sociale et économique, l'éducation et les intérêts matériels des capitaines, des mécaniciens en chef, des officiers, des pilotes et des autres personnes dont les fonctions se rattachent directement aux opérations maritimes.

La Guilde représente la grande majorité des capitaines, lieutenants, pilotes et mécaniciens employés dans tous les secteurs

[*Text*]

sectors—that is, the Great Lakes, B.C., Towboat, the Arctic, CN ferries and offshore supply vessels. The Guild is also the certified bargaining agent for government ships' officers employed with the Canadian Coast Guard, the Department of National Defence, civilian vessels, Fisheries and Oceans and the Department of Public Works, as well as marine instructors at Coast Guard colleges. The membership is approximately 5,000 members, comprised of 3,000 in the east,—from the Manitoba border to Newfoundland—and 2,000 in the west, that is in Manitoba and from there west.

The Guild represents members under approximately 60 collective agreements and also members who are managerial exclusions and entrepreneur pilots. Two associations are affiliated to the Guild, namely, the National Association of Canadian Marine Pilots Associations and the Association of Masters and Chief Engineers. The membership of those two associations is restricted to licensed pilots, on the one hand, and to masters or chief engineers on the other.

So far as the bill itself is concerned, we have three specific and basic objections to the bill, the first being the VTS provisions, which are covered in clause 70 of the bill; and the second is the cost recovery provisions, in clause 4 of the bill. The third is the definition of a ship, as stated in clause 10—in particular, sections 109(1) and (2)—whereby ships that are on location and engaged in exploration and drilling for production, conservation or processing of oil or gas within Canadian lands are exempted.

That is just an overview of the three basic things to which we object. I will now go more into the specifics of our objections. First, dealing with the VTS. Incidentally, "VTS" stands for Vessel Traffic Services.

Before setting out the Guild's specific concerns relating to the VTS provisions found in Bill C-75, we wish to state that we are not against the concept of VTS per se. Indeed the Guild is very much aware of the international trend toward use of such services, the value of such services, particularly as an information service assisting ship-based personnel, and the need for Canada to comply with international commitments and guidelines in this regard. The Guild moreover subscribes to the object of VTS as expressed by, among others, the International Maritime Pilots' Association to the Committee on Safety Navigation of the International Maritime Organization at its twenty-eighth session, as a system primarily designed to improve safety and efficiency of traffic and the protection of the environment.

However, the provisions of Bill C-75 relating to VTS contain several major weaknesses and ambiguities which can not only adversely affect the particular interests which the Guild represents, but also safety of life at sea and of the marine environ-

[*Traduction*]

du transport maritime canadien—c'est-à-dire les navigateurs des Grands Lacs, les navigateurs de la C.-B., les opérateurs de remorqueurs, les navigateurs de l'Arctique, des traversiers du CN et des vaisseaux d'approvisionnement au large des côtes. La Guilde est en outre l'agent négociateur accrédité des officiers de marine de la Garde côtière du Canada, du ministère national de la Défense, des navires marchands, du ministère des Pêches et Océans, du ministère des Travaux publics et des instructeurs des collèges de la Garde côtière. Elle compte environ 5 000 membres, soit 3 000 membres dans l'Est, entre la frontière du Manitoba et Terre-Neuve, et 2 000 membres, dans l'Ouest, soit à l'ouest du Manitoba.

La Guilde représente les membres d'environ 60 syndicats, de même que certains membres exclus de par leurs fonctions de gestion et les pilotes entrepreneurs. Deux associations sont affiliées à la Guilde, soit l'Association des pilotes maritimes du Canada et l'Association des capitaines et des chefs ingénieurs du Canada. Leur recrutement se limite aux pilotes ayant un brevet d'une part et, d'autre part, aux capitaines ou aux chefs ingénieurs.

Au sujet du projet de loi lui-même, nous avons trois objections fondamentales et précises à formuler, la première portant sur les services de trafic maritime, visés notamment par l'article 70 du projet de loi, et la seconde sur les dispositions relatives au recouvrement des frais, article 4 du projet de loi. La troisième porte sur la définition du mot «navire» que l'on trouve à l'article 10—plus particulièrement aux modifications apportées aux paragraphes 109(1) et (2) de la loi actuelle, qui exemptent les navires qui se trouvent sur place et engagés dans des opérations d'exploration et de forage en vue de la production, de la conservation ou du traitement du pétrole ou du gaz, sur le territoire canadien.

Je vais maintenant exposer dans plus de détails les trois motifs pour lesquels nous nous opposons à ce projet de loi. Examinons d'abord le cas des Services de trafic maritime, communément appelés les STM.

Avant de vous exposer de façon plus précise nos objections au sujet des dispositions relatives aux Services de trafic maritime du projet de loi C-75, nous tenons à vous dire que nous ne nous opposons pas à ces services, comme tels. Effectivement, la Guilde sait fort bien qu'on a de plus en plus tendance, sur le plan international, à recourir à un tel Service; elle en comprend la valeur, surtout comme instrument d'aide pour le personnel de bord et elle est consciente de la nécessité pour le Canada de respecter les engagements internationaux qu'il a pris à ce titre et de se conformer aux directives qui lui sont données à cet égard. De plus, la guilde souscrit à l'objectif des STM, tel qu'il a été exposé, entre autres, par l'Association internationale des pilotes maritimes du Canada au Comité sur la sécurité de la navigation de l'Organisation maritime internationale, lors de sa 28e réunion, comme une structure visant tout d'abord à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et la protection de l'environnement.

Toutefois, les dispositions du projet de loi C-75 au sujet des STM renferment plusieurs lacunes et ambiguïtés susceptibles de léser les intérêts de la Guilde et de compromettre la sécurité de la navigation et l'intégrité du milieu marin. Aussi, la Guilde

[*Text*]

ment. As such, the Guid objects strenuously to these provisions as presently drafted.

The Guild has three major concerns relating to the VTS provisions: (1) the absence of any indication in the provisions of the bill as to the interface of VTS with the traditional relationship and division of authority prescribed by law and custom between owners, masters, officers and pilots; (2) the penalty for noncompliance with a direction of a marine traffic regulator, and (3) the strictness of the defence provided to ship-based personnel in the case of such noncompliance.

Let me take the first one: The absence of any indication in the provisions of the bill as to the interface of VTS with the traditional relationship and division of authority prescribed by law and custom between owners, masters, officers and pilots.

Traditionally, both in custom and in law, the master, pilot and deck watch officers have, at given times, overriding authority with respect to the conduct of the ship. The need for a single source of authority on board ship is self-explanatory from a safety perspective. There can be no room for uncertainty on who has control of the ship in times of emergency or danger. In the development of both the draft regulations relating to VTS and the draft enabling legislation found in Bill C-75, the position of both the Guild and the Canadian Coast Guard, the administrative arm of the Department of Transport, which was given the lead role in developing the instructions to the draftsmen respecting Bill C-75, was that the traditional role of ship-based personnel would not be affected by VTS and particularly by the role given to the marine traffic regulator. However, this position is not at all clear from the proposed provisions found in Bill C-75. Indeed, there are several provisions which could be taken as indicating the contrary. That is, that the marine traffic regulator is in control of the ship. For example, section 635.19(1) provides that noncompliance with a direction of the marine traffic regulator is prima facie proof of an offence and combined with section 635.19(2) establishes what amounts to a reverse onus of proof operating against a master, pilot or watch-keeper. The offence provided for such persons, moreover, is in itself an indication that the marine traffic regulator, and not persons on board the ship are in control of the ship. This defence proof by the master, pilot or watch-keeper that he had reasonable grounds to believe that compliance with the direction of the marine traffic regulator would have imperilled life, the ship or any property, is stricter than the ordinary standard of proof respecting good seamanship, which requires the seaman prove due diligence in the carrying out of his duties. The constitutionality of this defence in the context of the Charter of Rights and Freedoms is questionable.

We have proposed an objects clause in this regard. The objects clause would correct what we see as this reverse onus situation. From the beginning, when the Coast Guard indicated that it wanted to handle the VTS proposition by regulation, we have consistently made this proposal. We received many assurances that our concerns that the masters', ships officers' and pilots' rights would be protected and that

[*Traduction*]

s'élève-t-elle énergiquement contre ces dispositions sous leur présent libellé.

La Guilde a trois principales objections à formuler contre les dispositions sur les STM: 1) l'absence de tout rapport dans le projet de loi entre les STM et les niveaux hiérarchiques de l'autorité établie par la loi et l'usage entre les propriétaires, les capitaines, les officiers et les pilotes; 2) les amendes prévues pour la non-observance des directives du régulateur de trafic maritime; et 3) le peu de motifs que l'équipage peut invoquer pour justifier une infraction au règlement.

Permettez-moi de vous expliquer la première de ces objections, l'absence dans le projet de loi de tout rapport entre les STM et les niveaux hiérarchiques de l'autorité établie par la loi et la coutume, entre les propriétaires, les capitaines, les officiers et les pilotes.

Par tradition, tant de par la loi que de par la coutume, le capitaine, le pilote et l'officier de corps à la passerelle, ont, à un moment donné, l'autorité absolue pour la gouverne du navire. La nécessité d'avoir à bord une source unique d'autorité est évidente, ne serait-ce que pour des fins de sécurité. Il ne saurait y avoir d'hésitation quant à celui qui a l'autorité en cas d'urgence ou de danger. Lors de l'élaboration du projet de règlement et des dispositions du projet de loi visant les STM, la Guilde aussi bien que la garde côtière canadienne, qui est l'intermédiaire du ministère des Transports et qui a été chargée de renseigner les rédacteurs du projet de loi C-75, avaient signalé que le rôle traditionnel de l'équipage ne devait pas être affecté par les STM et plus particulièrement par le rôle assigné au régulateur du trafic maritime. Toutefois, cette position n'est pas claire du tout, si l'on s'en rapporte aux dispositions du projet de loi C-75. De fait, on y trouve diverses dispositions qui pourraient être interprétées à l'opposé. C'est-à-dire que le régulateur du trafic maritime est maître du navire. Par exemple, le paragraphe 635.19 1) porte que toute contravention d'une directive du régulateur du trafic maritime constitue une preuve évidente en soi d'un délit et, allié au paragraphe 635.19 2), établit en quelque sorte un renversement du fardeau de la preuve, au détriment du capitaine, du pilote ou de l'officier de quart. Le délit imputé à ces personnes démontre en outre que c'est le régulateur du trafic maritime et non les personnes qui se trouvent à bord du navire, qui a le contrôle du bâtiment. Le prétexte, invoqué pour leur défense par le capitaine, le pilote ou l'officier de quart, qu'ils avaient des raisons valables de croire qu'en se soumettant à la directive du régulateur du trafic maritime, ils auraient mis en péril la vie de l'équipage, le navire et les biens qu'il transporte, est beaucoup plus strict que la preuve ordinaire exigée à l'égard d'un bon comportement marin, qui exige simplement que le marin fasse preuve d'une diligence raisonnable dans l'exercice de ses fonctions. La constitutionnalité de cette défense pourrait être remise en question, en invoquant la Charte des droits et libertés.

Nous avons donc proposé à ce sujet une clause sur les objectifs qui viendrait corriger ce que nous considérons comme un renversement du fardeau de la preuve. Lorsque la garde côtière a indiqué qu'elle voulait régler la question par le biais du règlement, nous avons fait cette proposition. On nous a assuré à maintes reprises que nous n'aurions pas à nous préoccuper au sujet des droits des capitaines, des officiers de quart et des

[*Text*]

there would not be undue necessity for them to have to prove themselves innocent, but, in fact, that has not turned out to be the case. That is why we take a strong position with regard to the objects clause which would form a new subsection (7) to section 635.18.

I would like to leave that matter, which is explained in more detail in our brief, and go on to our second objection to the VTS, which is the penalty for noncompliance with a direction of the marine traffic regulator. This is an emotional issue for us and our members. The maximum fine for what we term a traffic violation is $50,000. Originally, it was proposed that the fine be $100,000, because it was attached through the regulations to the pollution section of the act which has as its maximum fine $100,000. The Coast Guard officials came back to us and said that we may have something there. We have had about a three-year session with them, which began long before they developed the enabling legislation. They considered our representations, and in a letter which I would like to table with the committee, the then director of Aids to Waterways, Mr. T.J. Stevens, indicates that the penalty provisions of the VTS regulations will be modified along the lines we suggested. We were pleased with that because what we had suggested was in line with other sections of the Canada Shipping Act, that the maximum fine for this traffic violation be $2,000. As a result of that letter, we let up on our representations. Then, when the enabling legislation was introduced, lo and behold, the fine was $50,000. When we went back to the Coast Guard they said to us, "Don't worry about it, gentlemen, because we are really after the ship owner and we have to have that maximum fine." We took that position for what it was worth and accepted that they may be after the ship owner, although we had no reason to believe that they were after the ship owner. However, we thought that for purposes of liability they wanted to hold the ship owner responsible in any kind of tragedy that might occur because of violations to VTS regulations. They went on to say in effect, "even though the fine is $50,000, you do not have to worry because a judge will never fine anybody $50,000." We got the same sort of reaction when we made our submission to the Parliamentary committee. A Coast Guard spokesman indicated the same thing to the chairman of the committee—that he did not see why we were so upset about the $50,000 fine. We understand that this committee, unlike the House of Commons committee, can change the numbers on this fine. We submit to you that the proposition embodied in this clause with regard to the fine under the VTS is totally unjust, should be reviewed, and withdrawn and take the form of an amendment in line with other sections of the Canada Shipping Act that refer to fines so that the fine is more befitting the crime. It is very difficult to convince our members, or anybody else for that matter, that they should not worry about the maximum fine of $50,000, that a judge will never fine any member who violates a traffic regulation by that amount. But, in fact, that fine refers only to traffic violations, and we are very concerned about it.

[*Traduction*]

pilotes qui seraient protégés et ne seraient pas indûment tenus de démontrer leur innoncence, mais il n'en est pas ainsi dans le projet de loi. De là la clause sur les objectifs que nous proposons sous la forme d'un nouveau paragraphe 7) qui viendrait s'ajouter à l'article 635.18.

Mais laissons cette question, qui est expliquée en plus de détails dans notre mémoire et passons à la deuxième objection que nous formulons contre les STM, c'est-à-dire la sanction imposée pour une dérogation à une directive émanant du régulateur du trafic maritime. Cette question est chargée émotivement pour nous et nos membres. L'amende maximum fixée pour ce que nous appelons une infraction au trafic est de 50 000 $. On proposait tout d'abord qu'elle soit de 100 000 $, parce que, par l'intermédiaire du règlement, elle se rattachait à la partie de la loi qui porte sur la pollution où une amende maximum de 100 000 $ est prévue. Les hauts fonctionnaires de la garde côtière sont venus nous voir, reconnaissant que notre remarque en ce sens pouvait bien être pertinente. Nous en avons discuté avec eux pendant trois ans environ, c'est-à-dire longtemps avant que soit élaborée la mesure législative habilitante. Ils ont tenu compte de nos recommandations et dans une lettre que j'aimerais remettre au comité, le directeur d'alors de Aides et voies navigables, M. T. J. Stevens, nous annonce que les dispositions pénales du règlement sur les STM seront modifiées selon les recommandations que nous avons faites. Nous en étions heureux, car nos suggestions s'apparentaient à d'autres articles de la Loi sur la marine marchande du Canada, voulant que l'amende maximum pour les violations du trafic soit de 2 000 $. A la suite de cette lettre, nous avons cessé toute représentation. Puis, lorsque la mesure législative habilitante a été introduite, l'amende y était fixée à 50 000 $. Lorsque nous sommes retournés voir la garde côtière, on nous a dit: «Ne vous inquiétez pas, messieurs, car nous visons en réalité le propriétaire du navire et il nous faut cette amende maximum». Nous avons accepté cette explication pour ce qu'elle valait et reconnu qu'ils visaient peut-être l'armateur, même si nous n'avions aucune raison de le croire vraiment. Toutefois, nous avons pensé qu'aux fins de la responsabilité, ils voulaient que l'armateur soit responsable dans tout genre d'accident qui pourrait se produire à la suite d'une infraction au règlement des STM. De fait, ils ont poursuivi en disant: «Même si l'amende est de 50 000 $, vous n'avez pas à vous inquiéter car aucun juge n'imposera jamais une amende de 50 000 $.» Nous avons connu la même réaction lorsque nous avons fait cette proposition au comité parlamentaire. Un porte-parole de la garde côtière a dit également au président du comité qu'il ne voyait pas pourquoi nous nous inquiétons tant de cette amende de 50 000 $. Nous avons cru comprendre que le présent comité, contrairement à celui de la Chambre des communes, ne peut pas modifier le montant de cette amende. Mais nous tenons à vous dire que l'amende prévue dans cet article du projet de loi, concernant les infractions aux STM, est tout à fait injuste, devrait être revue, radiée et remplacée par une amende proportionnelle à celle prévue dans les autres articles de la Loi sur la marine marchande du Canada, pour la rendre plus proportionnelle au délit. Il nous est très difficile de persuader nos membres, ou tout autre que ce soit, de ne pas s'inquiéter au sujet de l'amende maximum de 50 000 $, parce qu'un juge

[*Text*]

The next objection under VTS is the matter of the strictness of the defence. The effect of the strictness of the defence provided for under Bill C-75 to masters, pilots and watch keepers who do not obey a marine traffic direction has already been discussed in relation to the important issue of who has control of the ship. It has already been noted that the defence is stricter than the ordinary standard of care which a seaman must follow under the rules of good seamanship. In this respect, we offer proposed wording as an alternative to the provisions proposed in Bill C-75. In addition, we wish to point out that the constitutionality of the reverse onus placed on persons to whom the defence is available may be in doubt under the provisions of the Charter of Rights and Freedoms, as I mentioned before. There seems to be quite an onus within these regulations upon the traffic regulators to pay attention to the various acts and regulations pertaining to our industry, but they make no reference to the Pilotage Act. As pilotage in Canada is in the main compulsory and certainly in all the areas in which the VTS would be operating, it seems to us to be a gross error not to include the Pilotage Act as one of the acts whose regulations the regulator must be aware of and comply with in giving directions. That takes care of our major objections to the VTS regulations.

The other two items I mentioned are the cost recovery provisions in clause 4. We shall leave it to the industry which is directly affected by that clause, to argue their point of view and the specifics on it. However, we would like you to understand clearly that it is nevertheless a major objection to us as representatives of the ships' officers and pilots, because it means more money coming out of our industry. At this time, taking money out of the industry almost has the effect of stifling it. The entire industry, including the offshore oil industry—obviously, because of the very low price of oil—is in a state of desperate depression. At the moment, we are operating at about half capacity on the Great Lakes and at about half capacity in the west coast towboat industry and, as you are aware, there is more or less a freeze on expenditures by the government as far as the government service is concerned. All the way along the line here, we look upon this user-pay concept as an attempt to dredge more out of an almost dying industry in Canada. Perhaps that is too strong a term, but certainly it is a suffering industry. We are trying.

The people in the shipping industry, as you will hear, have stated continually that they are prepared to pay their way. They, in particular, wish to know what they will have to pay for, and the generalities that are expressed in clause 4 of Bill C-75 to them are intolerable. I can assure you that they are also intolerable to us, working in the industry, suffering at the moment with over 30 per cent unemployemnt in our industry, without any sign of it getting any better and certainly not in the very near future.

[*Traduction*]

n'imposera jamais cette amende à celui qui commet une infraction contre le règlement des STM. Mais effectivement, cette amende ne se rapporte qu'aux infractions du trafic, et c'est pourquoi nous nous en préoccupons beaucoup.

La prochaine objection que nous avons à formuler à l'endroit des STM porte sur les règles rigoureuses imposées à l'accusé pour sa défense. L'effet de ces règles rigoureuses imposées en vertu du projet de loi C-75 aux capitaines, pilotes et officiers de quart qui n'obéissent pas à une directive sur le trafic maritime a déjà été discuté en rapport avec l'importante question du contrôle du navire. Déjà nous avons noté que ces règles sont plus strictes que celles qui s'appliquent ordinairement au soin normal que le marin doit apporter à la bonne exécution de ces fonctions. Nous offrons donc une autre version des dispositions proposées dans le projet de loi C-75. De plus, nous tenons à signaler que la constitutionnalité du fardeau de la preuve imposée à l'accusé pourrait être mise en doute en vertu de la Charte des droits et libertés. Il semble qu'un lourd fardeau soit imposé en vertu de ce règlement au régulateur du trafic qui se voit dans l'obligation de surveiller les diverses lois et règlements relatifs à notre industrie, mais aucune référence n'est faite à la Loi sur le pilotage. Comme cette loi est obligatoire au Canada et sans doute dans tous les domaines de compétence des STM, ce serait selon nous, commettre une grave erreur que de ne pas inclure la Loi sur le pilotage comme l'une de celles dont le régulateur doit tenir compte lorsqu'il donne ses directives. Telles étaient les trois objections que nous voulions formuler contre le règlement des STM.

Les deux autres points dont j'ai fait mention sont les dispositions au sujet des frais de recouvrement, exposé dans l'article 4. Nous laisserons à l'industrie, qui est directement visée par cet article le soin d'exposer son point de vue et de le défendre. Mais nous voudrions que vous compreniez bien que cet article n'en constitue pas moins pour nous une objection en notre qualité de représentant des officiers et pilotes, car cela signifie autant de sommes d'argent importantes qui quittent notre industrie. En ce moment, retirer de l'argent de notre industrie équivaut presque à l'étouffer. Toute l'industrie, y compris le secteur d'exploitation pétrolière au large—et ce, évidemment, à cause du prix du pétrole qui est à la baisse—traverse une période de forte dépression. En ce moment, nous fonctionnons à environ 50 p. 100 de notre capacité sur les Grands lacs et dans l'industrie du remorquage, sur la côte ouest, et vous savez sans doute que le gouvernement a plus ou moins gelé ses dépenses dans ce domaine. Partout, nous retrouvons ce concept de prix-usager qui est utilisé pour retirer le plus possible d'une industrie canadienne agonisante. Peut-être le mot est-il fort mais il s'agit en tout cas d'une industrie vacillante. Nous essayons de lui conserver la vie.

Vous entendrez dire que ceux qui composent l'industrie du transport maritime ont toujours été disposés à acquitter leurs frais. Mais ils veulent savoir ce pourquoi ils auront à payer et les dispositions générales de l'article 4 du projet de loi C-75 leur semblent intolérables. Je puis vous assurer qu'elles le sont également pour nous, qui travaillons dans cette industrie, et qui souffrons en ce moment d'un chômage de plus de 30 p. 100, sans qu'aucun signe à l'horizon nous permette d'espérer une amélioration dans un avenir prochain.

[*Text*]

Mr. Chairman, I will not go into any more specifics on clause 4, other than to reiterate that, as far as we are concerned, the concept is hard enough to swallow. However, if the concept must be swallowed, with the understanding that there are reasons on the other side of the coin why the government has to get as much money as they can for services that they are providing, then we say that surely it should be more specific and not just be a matter of generalities with an open-ended chequebook.

The last of the three items that I mentioned that we are opposed to in the bill is the business of the jurisdiction of the offshore industry. To be specific, we are talking about the mobile offshore drilling units and ships that are working on-site, exploring the offshore. In fact, to our amazement, after spending two sessions with the Marine Safety Advisory Council, which is a consultative body with government and industry in which we participate in formulating regulations for Transport Canada to apply certification standards in line with the International Marine Organization's requirement, lo and behold, when we got a copy of the bill, we found that in clause 10 they exempt that part of the bill from the certification requirements of Transport Canada. That was explained to us that, unfortunately, through the various power structures in the government, the Minister of Energy and Natural Resources had more clout than the Minister of Transport and we were told that even though we had spent many months developing new regulations—which we in the industry were all close to agreeing on, including the government and the Coast Guard—we were told that unfortunately these regulations will have to be promulgated through COGLA and not through Transport Canada, but that perhaps some deal could be worked out with Transport.

We understand that there is a single-window approach, as they call it, taken in some other countries so that the jurisdiction of the entire offshore exploration and oil is all under one agency and certified by one agency. Notwithstanding that, we say that the structure in Canada is such that it could work very well and would be in the interests of safety and would be in the interests of the mariners working in these areas if the certification requirements were all handled by Tranpsort Canada. Transport Canada basically or entirely handles the certification requirements for the rest of the shipping industry. I repeat that at the time this bill was proposed to us, we were aghast at the fact that suddenly out of a clear blue sky the jurisdiction was to be passed over to another agency.

Mr. Chairman, that sums up our three major objections and some of the specifics within these objections that we are concerned about. However, in summary overall, I will repeat that it is with considerable reluctance that we have taken any action that would hold up the passing of the bill. However, we would ask this committee to really consider some of the things that we have said. They are of real importance to us and, with some adjustments made in this bill, it could be an all-round

[*Traduction*]

Monsieur le président, je n'ai pas l'intention d'aborder d'autres détails de l'article 4, mais je désire répéter que, quant à moi, ce concept est difficile à avaler. Toutefois, si nous devons l'avaler, sachant fort bien que le gouvernement cherche à obtenir autant d'argent qu'il le peut pour les services qu'il fournit, nous croyons alors que cet article devrait être plus précis et contenir autre chose que des généralisations qui permettent l'imposition non contrôlée d'amendes.

Le dernier des trois points de ce projet de loi auquel je m'oppose, est cette question de la juridiction de l'industrie extracôtière. Pour être plus précis, il s'agit des unités de forage mobiles au large des côtes et des navires affectés sur les lieux, qui explorent la région extracôtière. En fait, à notre grande surprise, après avoir passé deux sessions avec le Conseil consultatif de la sécurité de la marine, qui est un organe consultatif du gouvernement et de l'industrie auquel nous participons en formulant des règlements, pour que Transports Canada puisse appliquer des normes de certification qui soient conformes aux exigences de l'Organisation maritime internationale, quel ne fut pas notre étonnement, en recevant un exemplaire du projet de loi, de dévouvrir que l'article 10, exempte cette partie du projet de loi des exigences de délivrance de brevets et de certificats de Transports Canada. On nous a expliqué que, malheureusement, en raison des diverses structures de pouvoir au gouvernement, le ministre de l'Énergie était plus puissant à cet égard que le ministre des Transports et on nous a dit que même si nous avions passé plusieurs mois à concevoir de nouveaux règlements—à propos desquels nous avons failli nous entendre au sein de l'industrie, et il en était ainsi pour le gouvernement et la garde côtière—c'était bien déplorable, mais ces règlements seraient promulgués par l'APGTC et non par Transports Canada, mais qu'il serait possible d'en arriver à une certaine entente avec Transports Canada.

Nous comprenons que certains pays aient adopté une méthode d'approche unique, comme on l'appelle, pour que l'entière juridiction en matière de prospection au large des côtes et de pétrole relève d'un seul organisme et qu'il soit le seul à délivrer des certificats. Étant donné la structure sur le plan de l'organisation au Canada nous sommes d'avis qu'un tel organisme fonctionnerait très bien ici. Un tel système assurerait la sécurité et veillerait aux intérêts des marins qui travaillent dans ce secteur si les exigences de délivrance de brevets et de certificats étaient du ressort de Transports Canada. Ce ministère se charge fondamentalement ou entièrement des exigences de délivrance de brevets et de certificats pour le reste de l'industrie maritime. Je répète qu'au moment où ce projet de loi nous a été proposé, nous avons été stupéfiés d'apprendre soudainement que la compétence en la matière devrait être confiée à un autre organisme.

Monsieur le président, voilà qui résume nos trois pricipales objections et certaines précisions que nous voulions formuler. Toutefois, par-dessus tout, j'aimerais répéter que c'est avec beaucoup d'hésitation que nous intervenons, car nous ne voudrions pas retarder l'adoption du projet de loi. Nous souhaitons toutefois, que le comité examine sérieusement nos allégations. Ce sont là des points qui revêtent une véritable importance pour nous et si certaines corrections étaient apportées à ce pro-

[*Text*]

good bill instead of just mostly a good bill. I think that regardless of whatever changes are made, what we propose, or what anyone else proposes, if we do not have an industry to apply this bill to, it does not matter much to us. I am sure that the industry will say that with respect to clause 4 of this bill it is of extreme overall importance that it be carefully drafted and does not, in fact, give an open chequebook to the government.

That is our submission. I thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Are there any questions?

Senator Graham: Mr. Chairman, gentlemen, is it fair to say that, generally speaking, the guild supports the intent of the bill?

Mr. Robert F. Cook, National President, Canadian Merchant Service Guild: That is correct.

Senator Graham: How long have you been involved with the legislation?

Mr. Sjoquist: Depending on which part of the legislation you are referring to, the answer is a very little time in the case of the surprise move on the jurisdiction of offshore, or a real long time in the case of VTS. It first started by the government's promulgating the regulation, and somewhere in the middle of all this, the government decided that they really did not have the enabling legislation to do it, so they decided to take large parts of their proposed regulations and fit them into the enabling legislation. We could understand that and we agreed with it, but on all of the matters on which I have spoken, including VTS, I would say that we have been discussing and debating with the government in the area of three to four years.

Senator Graham: Since the conception of the bill, there have been amendments made.

Mr. Sjoquist: Correct.

Senator Graham: We have before us today the same submission that you made to the parliamentary committee, being the Legislative Committee of the House of Commons. There were a lot of suggestions before the legislative committee, the same ones that you are making here. I am wondering, since you made your initial submission on February 10 to the legislative committee, have you made any progress?

Mr. Sjoquist: I would say on VTS, the answer is no. On clause 4, there has been some progress, and I think our position on that is similar to that of a lot of the industry, and that is that it is still not specific enough.

There were some amendments introduced by the minister, and on clause 10 in particular, I think that we could say that we were heeded to some degree because of the language used in the amendments that were made. However, once again I would say that it is very vague in general. Perhaps between the Minister of Energy and the Minister of Transport, if they cut some deal between them on how they will apply the jurisdiction there, I think it is even possible under the amendment that

[*Traduction*]

jet de loi, il pourrait être parfait au lieu d'être simplement un bon projet de loi. Quels que soient les changements qui seront apportés, nos propositions, ou celles d'autres groupes ne visent qu'à vous dire que si ce projet de loi se soucie peu de la communauté nautique, nous nous en soucierons peu, nous aussi. C'est ce qu'on pensera dans notre milieu, j'en suis persuadé, si l'article 4 du projet de loi est maintenu. Il est extrêmement important que cet article soit soigneusement reformulé, car on ne voudrait pas donner les coudées franches au gouvernement.

C'est ce dont nous voulions vous informer. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci. Y a-t-il des questions?

Le sénateur Graham: Monsieur le président, messieurs, pouvons-nous dire que de façon générale, la Guilde appuie la teneur de ce projet de loi?

M. Robert F. Cook, président national, Guilde de la marine marchande du Canada: Oui.

Le sénateur Graham: Depuis combien de temps vous intéressez-vous à ce projet de loi?

M. Sjoquist: Tout dépend. Nous nous y intéressons depuis peu pour ce qui est de l'étonnant changement proposé à l'autorité de qui relève la navigation en mer, mais depuis plus longtemps encore dans le cas des STM. Tout a commencé quand le gouvernement a voulu promulguer le règlement mais qu'il s'est rendu compte qu'il n'était pas vraiment habilité à le faire. C'est ce qui l'a amené à insérer, de larges extraits du projet de règlement dans la loi habilitante. Nous pouvons comprendre et admettre cela, mais quant aux questions dont j'ai parlé, y compris les STM, je pourrais dire que nous en discutons et débattons avec le gouvernement depuis à peu près trois ou quatre ans.

Le sénateur Graham: Depuis la première version du projet de loi, certains amendements ont été apportés.

M. Sjoquist: En effet.

Le sénateur Graham: Vous nous présentez aujourd'hui le même mémoire que vous avez présenté au comité parlementaire, à savoir le Comité législatif de la Chambre des communes. Vous aviez formulé un grand nombre de suggestions au comité législatif, et ce sont les mêmes que vous nous présentez aujourd'hui. Je me demande, si depuis votre comparution devant le comité législatif, le 10 février, vos points de vue ont évolué?

M. Sjoquist: Pour ce qui est des STM, non. À l'égard de l'article 4, nous avons fait quelque progrès, et je pense que notre position s'apparente à celle de nombreux membres du milieu, à savoir que cet article n'est pas suffisamment précis.

Le ministre a présenté quelques amendements, au sujet de l'article 10 en particulier. Je pourrais dire que notre attention a été retenue par les termes utilisés dans les amendements qui ont été apportés. Toutefois, je dirais qu'il est très vague en général. Peut-être que le ministre de l'Énergie et le ministre des Transports auraient avantage à s'entendre sur une façon de décider de qui devrait relever l'application de cette loi, car à mon avis, il serait même possible, aux termes de l'amende-

[*Text*]

the jurisdiction, the actual certification, could fit in under Transport Canada if agreed upon between the two ministers. However, there is no guarantee of that.

Mr. Cook: Our basic fear is that it was presented to us in such a way that the Minister of Energy had the final say. Our fear was, since the matter of certification is so important to safety, that, if anyone was to have the final say on the matter on how a vessel should be certified, it should be in the hands of the people who are the experts, and those are the people from Transport Canada. Therefore we are not happy with that.

Senator Graham: You talk about the industry operating at half capacity and about the recovery costs, and you relate those two factors. I believe you are suggesting that the imposition of recovery costs of this nature would mean the loss of jobs to the industry. Perhaps you could elucidate on that particular point.

Mr. Sjoquist: I think I could safely make the point that the additional cost to the industry by way of user fees on the St. Lawrence River and the Seaway system cannot be justified as being absolutely necessary for safety. They will be detrimental to the industry, as is witnessed by the recent number of takeovers and bankruptcies.

Four years ago there were approximately 190 ships in the Great Lakes fleet; now there are approximately 95.

I do not blame the government or the fact that there are user fees for that. There are many reasons behind that, such as the lack of wheat and the lack of a market for iron ore.

All we are saying is that the government does not increase taxes when farmers are in difficulty—they give them assistance. That same logic should apply to our industry.

There is the overall philosophical proposition as to whether or not it is right to charge the shipping industry for the entire infrastructure, or part of it, or whatever, but we are really not getting into that argument. We are saying at this time that we have not heard an argument from the shipping companies against clause 4 that we disagree with. We think our unemployed members are living proof of their plight.

Senator Graham: I have one more question that relates to consultation. Regarding clause 70 and the penalty of $50,000, which, even though it is in respect of a new offence, is the highest of the new penalties for which an individual seaman can be convicted under the bill, you say the Guild was not properly consulted on that. Could you elaborate on that?

Mr. Sjoquist: Most certainly the Guild was not consulted properly on the $50,000 penalty. I do not want to be on record as saying that we were not consulted on the matter when it was first proposed in the regulations, but respecting the $50,000 fine that is mentioned in the bill, we were not consulted on that

[*Traduction*]

ment, de décider que la délivrance des brevets et certificats devrait être confiée à Transports Canada si les deux ministres y consentaient. Toutefois, rien ne garantit qu'ils réussiront à s'entendre.

M. Cook: Nous craignons surtout que de la façon dont les choses nous sont présentées, ce soit le ministre de l'Énergie qui ait le dernier mot. Nous le craignons d'autant plus que la délivrance des certificats est importante pour la sécurité, et que si quelqu'un devait avoir le dernier mot pour décider des navires qui devraient être certifiés, ce devrait être des experts, et ces experts ce sont les fonctionnaires de Transports Canada. Nous ne sommes donc pas satisfaits de cette disposition. Nous n'en sommes donc vraiment pas satisfaits.

Le sénateur Graham: Vous dites que l'industrie fonctionne à 50 p. 100 de sa capacité et vous avez abordé la question des coûts de récupération, et vous établissez un lien entre ces deux facteurs. Vous voulez sans doute dire qu'en imposant des coûts de récupération de cette nature, il y aurait une perte d'emploi dans l'industrie. Vous pourriez peut-être préciser ce point.

M. Sjoquist: Je pourrais dire sans me tromper que le coût additionnel imposé à l'industrie, que ce soit pour avoir droit de passage dans le Saint-Laurent et dans la voie maritime et dont on ne pourrait affirmer qu'il est absolument inutile pour la sécurité, serait nuisible à l'industrie, comme le démontre les récentes mainmises et faillites.

Il y a quatre ans, environ 190 navires faisaient partie de la flotte des Grands Lacs et maintenant, il n'y en a que 95.

Je n'en blâme pas le gouvernement ni n'en attribue la faute au droit de passage; il y a de nombreuses raisons sous-jacentes, comme le manque de blé et l'absence de marchés pour écouler le minerai de fer.

Tout ce que nous pouvons dire c'est que le gouvernement n'impose pas les fermiers lorsqu'ils sont en difficulté—il les aide même—et que cette logique devrait s'appliquer à notre industrie.

Nous pourrions aborder toute la question philosophique à savoir s'il est juste de taxer l'industrie de la navigation pour la totalité ou partie de son infrastructure, ou quoi que ce soit, mais nous ne voulons pas entrer dans cette discussion. Tout ce que nous pouvons affirmer c'est que nous avons toujours été d'accord avec les revendications des sociétés de navigation contre l'article 4. Nous pensons que nos membres au chômage sont des preuves vivantes du bien-fondé de leur situation déplorable.

Le sénateur Graham: J'ai une autre question à poser au sujet de la consultation. Vous dites que la Guilde n'a pas été consultée de façon appropriée au sujet de l'article 70 et de l'amende de 50 000 $, laquelle vise une nouvelle infraction et est la plus élevée des nouvelles pénalités pouvant être imposées à un marin en vertu du projet de loi. Pouvez-vous nous donner plus de détails?

M. Sjoquist: De fait, la Guilde n'a absolument pas été consultée de façon appropriée au sujet de cette amende de 50 000 $. Je ne voudrais pas qu'on me cite si je dis que l'on ne nous a pas consultés lorsque ces règlements ont été proposés, mais soyez assurés que nous n'avons pas été consultés au sujet

[*Text*]

at all. In fact, we have evidence by way of a letter from the Coast Guard—and I can leave a copy of it with the Chairman—to the effect that, in fact the director general of the department responsible would comply with our wishes. As it happened, our wishes are to make the fine in line with other such infractions, and that proposal is for a $2,000 fine.

We did not argue about that since then because the bill was being drafted, but the first we saw of this $50,000 fine was when we saw it in the bill.

Senator Graham: Are there other areas in the bill on which you feel you were not adequately consulted?

Mr. Sjoquist: Yes. As far VTS is concerned, the objects clause that we referred to, and which we think gives added legal protection to our profession, was in the proposed Coast Guard regulations. Lo and behold, when we received a copy of the bill, we saw that it was not contained in it. We asked that they put something in the bill that was in the proposed regulations on the strong advice of our legal adviser.

Another matter that we were not consulted on—and I understand this was admitted by the minister—related to clause 10. As far as offshore jurisdiction is concerned, all parties in the industry worked for some time on proposed Coast Guard regulations as far as marine certification was concerned. This was taken from the Department of Transport and placed under the jurisdiction of the Minister of Energy, Mines and Resources. The explanation was that that was a cabinet decision and there was no choice. That is the only explanation we were ever given but we certainly were not consulted on that.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator MacDonald (Halifax): Relating to clause 70, what is the name of the person on shore? Is it the regulator?

Mr. Sjoquist: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): If a ship is going in a particular direction, this person suggests or tells the masteer what route to take.

Mr. Sjoquist: In certain circumstances. I have to be careful that I do not generalize because the actual regulations that have been drafted and will be promulgated after this legislation goes through protect us substantially, but there is no absolute protection. In the main, they protect our ships' officers, masters and pilots from the actual direction as to "steer course 90 versus course 100."

As you will notice in the bill, there are specific areas that the regulator has the right to direct in, but one of our people could decide, for the safety of the ship, or whatever, that he is not going to comply with that direction. It does say in the bill and in the proposed regulations that in certain circumstances the man has a right to do that, but we are concerned on this

[*Traduction*]

de l'amende de 50 000 $. En fait, nous avons en notre possession une lettre de la garde côtière—du directeur général du ministère compétent, plus particulièrement—disant qu'elle se conformerait à nos désirs lettre dont je peux vous laisser une copie. Nous souhaitions de fait que l'amende soit conséquente à d'autres infractions semblables et proposions une amende de 2 000 $.

Depuis nous n'avons jamais soulevé d'opposition car le projet de loi était en cours de rédaction, et ce n'est qu'à la lecture du projet de loi que nous avons pris connaissance, pour la première fois, de cette amende de 50 000 $.

Le sénateur Graham: Y a-t-il d'autres parties du projet de loi à l'égard desquelles vous estimez ne pas avoir été convenablement consultés?

M. Sjoquist: Oui. En ce qui concerne les STM, l'article sur les «objects» que nous avons mentionné, et qui nous semble mieux protéger les membres de notre profession sur le plan légal, figurait dans les règlements de garde côtière qui ont été proposés. À notre grande surprise, lorsque nous avons obtenu un exemplaire du projet de loi, nous nous sommes rendu compte qu'il n'y figurait plus. En fait, nous souhaitions simplement que soit incluse dans le projet de loi une clause qui figurait dans les règlements proposés, sur les conseils de notre conseiller juridique.

Il y a aussi l'article 10 à l'égard duquel nous n'avons pas été consultés, comme l'a admis le Ministre. En ce qui concerne la juridiction au large des côtes, toutes les parties visées de l'industrie ont étudié pendant un certain temps les règlements que la garde côtière propose relativement à la délivrance de brevets et de certificats appliquée à l'industrie au large des côtes. Cette responsabilité a été retirée au ministère des Transports et confiée au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Comme toute explication, on nous a dit que cette décision émanait du Cabinet et qu'on avait pas le choix. C'est la seule explication qu'on nous a donné, mais soyez assurés que nous n'avons pas été consultés à ce sujet.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Revenons à l'article 70; la personne qui reste sur terre, c'est bien le régulateur?

M. Sjoquist: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est lui qui vous propose ou indique la route à suivre.

M. Sjoquist: Dans certaines circonstances; je dois prendre garde de ne pas généraliser parce que les règlements qui ont été élaborés et qui seront promulgués après l'adoption du projet de loi nous protègent bien, mais pas à 100 p. 100. Essentiellement, ils protègent nos officiers, capitaines et pilotes de navires lorsque ceux-ci prennent une décision qui ne correspond pas aux instructions qui leur ont été communiquées.

Comme vous vous en rendez compte, le régulateur a le droit de donner des instructions dans certaines situations que prévoit le projet de loi, mais un officier pourrait décider, pour des raisons de sûreté, de refuser d'obtempérer aux instructions. Aux termes mêmes du projet de loi et des règlements proposés, dans certaines circonstances, l'officier a le droit de choisir la route

[*Text*]

reverse onus business that, with respect to the man having to prove himself innocent—-

Senator MacDonald (Halifax): I understand that. I am looking at your suggested amendments. The fact is that the master on the vessel does not have to take the directions given to him by the operator. He can say, for reasons best known to himself as the master of the ship, and knowing what he is doing, that he will pursue his own course. He can thank the regulator for his suggested course, but can decide on direction on his own. He has the right to do that, does he not?

Mr. Sjoquist: That appears to be so. However, I would have to refer again to the fine, and that is explicitly for the purposes of not following—-

Senator MacDonald (Halifax): I am not into that yet. You are building a defence to that, and I tend to sympathize with you in that regard, but the fact is that the master has the right to determine his own course.

Mr. Sjoquist: That is correct.

Senator MacDonald (Halifax): So he says, "Thank you very much. Your advice is very good, but for reasons best known to myself as the master of this particular vessel, I am going to follow my own route."

Mr. Sjoquist: I hope you are right, sir. That is the way we see it. That is the way our members see it and that is the way we are directing them and that is our interpretation and that is the way it has to stay as far as we are concerned. I hope you are right.

Senator MacDonald (Halifax): Well, that is the way that we appear to read it. That which appeals to me in your amendment is that having failed to accept his suggestions, you come a cropper. You are in effect saying that your defence to this, waving aside the suggestions of the operator, should have a defence built in that said, "Even having waved this aside particular suggestion, still exercising prudence, and so on, we feel that there is a defence there,"—well it is contained in the Highway Traffic Act, in traffic matters, that you can show normal prudence even though you have been in an accident. But the fact is, you do not have to obey the instructions of that operator. What you are apparently complaining about is some arbitrary fine that is suggested. If you do come a cropper, there is some kind of an arbitrary fine being imposed.

Mr. Sjoquist: Yes, I think you are correct. I agree with what you are saying.

Senator MacDonald (Halifax): And you are looking for some form of a reasonable defence.

Mr. Sjoquist: Correct.

Senator Turner: When you met the Coast Guard officials concerning clause 70 and they made several suggestions that you would not be fined and the judge would take it under consideration, did they offer to put this in writing?

Mr. Sjoquist: Nobody offered us that, no they did not.

[*Traduction*]

qu'il veut; mais le fardeau de la preuve inverse nous inquiète, un homme devant prouver son innocence . . .

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je comprends cela et j'ai devant moi les amendements que vous proposez. Le fait est que le capitaine du bâtiment n'est pas tenu de suivre la route que lui recommande le régulateur. Il peut lui dire qu'il suivra la route qu'il aura choisie car il est le meilleur juge en tant que capitaine du navire, et qu'il sait ce qu'il fait. Il peut remercier le régulateur de lui avoir proposé une route particulière, mais la décision lui revient. N'a-t-il pas le droit de faire cela?

M. Sjoquist: C'est ce qu'il me semble. Toutefois, je dois soulever à nouveau la question de l'amende, laquelle est imposée justement dans le cas du non-respect . . .

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je ne suis pas encore là. Vous voulez défendre cet aspect, et j'aurais tendance à être de votre côté, mais le fait est que le capitaine a le droit de choisir sa propre route.

M. Sjoquist: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Alors, il dit tout simplement au régulateur: «Je vous remercie beaucoup. Vos conseils sont très judicieux mais en tant que capitaine de ce bâtiment, je suis meilleur juge et je vais suivre la route que j'ai choisie».

M. Sjoquist: J'espère que vous avez raison, monsieur. C'est ainsi que nous voyons les choses, c'est ainsi que les voient nos membres, c'est ainsi que nous interprétons les dispositions et que nous incitons nos membres à les interpréter, et c'est ainsi que nous voudrions que ça reste. J'espère que vous avez raison.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Eh bien, c'est aussi ainsi que nous semblons comprendre la situation. Ce qui me plaît dans votre amendement c'est que, ayant rejeté ses recommandations, des difficultés surgissent. En fait, vous dites pouvoir justifier votre rejet des recommandations du régulateur si vous faites preuve de prudence. La loi sur le trafic routier stipule que vous pouvez faire preuve d'une prudence raisonnable même si vous n'observez pas les instructions. Mais le fait est que vous n'êtes pas tenu d'obéir aux instructions du régulateur. Vous semblez vous plaindre de l'imposition arbitraire d'une amende. Si vous vous trompez, vous aurez à acquitter une amende arbitraire.

M. Sjoquist: Oui, je crois que vous avez raison. Je suis d'accord avec ce que vous dites.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et vous cherchez une façon raisonnable de vous justifier.

M. Sjoquist: C'est exact.

Le sénateur Turner: Lorsque vous avez rencontré les représentants de la garde côtière pour discuter de l'article 70 et qu'ils vous ont laissé entendre à plusieurs reprises qu'une amende ne vous serait pas imposée, que le juge tiendrait compte des circonstances, vous ont-ils offert de le répéter par écrit?

M. Sjoquist: Non, personne ne nous a offert cela.

[*Text*]

Senator Turner: Did you read clause 7? It sticks out like a sore thumb. The fine is $50,000 no matter who you are.

Mr. Sjoquist: That is correct. As I said earlier, it really is an emotional issue with our members. A lot of these things are technicalities and legalities which we have spoken about here and you really have to get into a pro or con situation. Most of our members, quite frankly, do not appreciate some of them because they don't get paid to appreciate them, but I can assure you the one thing that they are all upset about is in doing their job from day to day they could be looking at a $50,000 fine for a traffic violation and, in fact, somebody is telling them, "Don't worry about it because the judge will never do it."

Senator Turner: But there is no guarantee. They won't put it in writing.

Mr. Sjoquist: That is right.

Senator Turner: What do you suggest is a reasonable fine for a master seamanfound to be in violation of it?

Mr. Sjoquist: We've suggested in our brief $2,000. There is an explanation for the $2,000. Based upon our legal advice and our legal analysis of the act, $2,000 is the figure that is used for similar individual fines within the act and we see no reason why a traffic violation should exceed that.

Senator Turner: Why not a demerit system the same as they have on the railroad? I was a former engineer, and if I violated the rules I was assessed demerits. When I got 60 I was fired.

Mr. Sjoquist: Well, there could be merit in that too, but as far as trying to work some system like that within the act is concerned, we propose that there be some sensible maximum fine in the act. You may have a good idea there—mechanics such as that would be worked out beneath that.

Senator Turner: Well, can master seaman pilots who only work about six or seven months of the year afford $2,000? That is still a lot of money.

Mr. Sjoquist: Well, no, I would suggest that in most cases they cannot afford $2,000, but on the other hand, I suppose there are fines relating to the shore-based industries, the automobile, and other forms of transportation which people cannot afford. On the basis that the $2,000 is a maximum, then we feel it is reasonable. We didn't pick the figure out of the sky, it is in accordance with other provisions of the act for people would are found in violation of it, but we are certainly not proposing that everybody who violates a traffic law at sea be fined $2,000, it is just simply a matter that that seems to be a sensible maximum fine, and not $50,000.

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Avez-vous lu l'article 7? C'est là où le bât blesse, puisque l'amende prévue est de 50 000 $, peu importe qui vous êtes.

M. Sjoquist: C'est exact. Comme je l'ai dit plus tôt, c'est une question qui inquiète vraiment nos membres. La plupart des dispositions de cet article portent sur des détails techniques et juridiques dont nous avons parlé ici et au sujet desquels il faut vraiment peser le pour et le contre. À vrai dire, la plupart de nos membres ne sont pas en mesure d'évaluer la portée de certaines de ces dispositions parce que cela n'entre pas dans leurs attributions, mais je peux vous garantir une chose, c'est qu'ils sont tous très inquiets de savoir que dans l'exercice quotidien de leurs fonctions, ils sont susceptibles de se voir imposer une amende de 50 000 $ pour avoir dérogé aux règles du trafic maritime. Croyez-moi, ils n'ont rien à faire des promesses de clémence de Pierre, Jean, Jacques.

Le sénateur Turner: Ils n'ont effectivement aucune garantie. Aucune promesse ne sera mise par écrit.

M. Sjoquist: C'est exact.

Le sénateur Turner: Vous proposez donc d'imposer une amende raisonnable au capitaine qui déroge à la loi?

M. Sjoquist: Dans notre mémoire, nous proposons de fixer cette amende à 2 000 $. Nous n'avons pas choisi ce montant de façon arbitraire. Notre analyse de la loi nous a permis de constater que les peines prévues dans le cas des autres dérogations n'excèdent jamais 2 000 $. Nous ne voyons donc pas pourquoi l'amende imposée pour une dérogation aux règles du trafic maritime devrait être supérieure à ce montant.

Le sénateur Turner: Pourquoi ne pas instituer un système de points de démérite semblable à celui utilisé dans le domaine du transport ferroviaire? Lorsque j'étais ingénieur ferroviaire, j'accumulais des points de démérite chaque fois que je dérogeais aux règles. Lorsque nous en avions accumulé 60, nous étions congédiés.

M. Sjoquist: Cette solution mérite aussi considération, mais si le gouvernement tient à maintenir les dispositions actuelles du projet de loi, nous proposons qu'il fixe l'amende maximale à un niveau plus raisonnable et qu'il considère ensuite la possibilité d'appliquer votre solution qui nous semble aussi intéressante.

Le sénateur Turner: Est-ce qu'un pilote qui ne travaille que six ou sept mois par année peut se permettre d'écoper d'une amende de 2 000 $? C'est encore beaucoup d'argent, vous savez.

M. Sjoquist: Il est certain que, dans la plupart des cas, ce montant est trop élevé, mais n'y a-t-il pas dans d'autres secteurs d'activités—industries côtières, automobile et autres moyens de transport—des amendes qui sont elles aussi trop élevées. Dans la mesure où ce montant est un maximum, nous estimons qu'il est raisonnable. Nous n'avons pas pris ce chiffre dans les airs. Nous avons examiné les autres dispositions de la loi applicables aux personnes trouvées coupables de diverses dérogations. Nous ne prétendons pas que quiconque déroge à une règle du trafic maritime doive écoper d'une amende de 2 000 $. Nous croyons seulement que ce montant est plus raisonnable que celui de 50 000 $ actuellement prévu.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Why are we talking about money here? Whether it is $50,000 or $2,000 you obviously have good counsel, you have admiralty lawyers. Surely a defence is a defence is a defence. What is the $2,000 vis-à-vis the $50,000? If your lawyer can show that there is proof of reasonable diligence on the part of the seaman, why even $2,000?

Mr. Sjoquist: You are talking my language. One of the problems is that this due diligence hasn't been accepted yet. That is one of our proposals. The way it stands now, as they are proposing it, the onus is on the individual. Most certainly the more rights that are given to a person—in other words that the Crown, or Transport, will have to prove he is guilty, and not himself having to prove he is innocent—would alleviate some of the fears.

But our understanding on fines, in any event, is that this committee and the parliamentary committee could not directly deal with the fines, they had to deal with the whole concept, the whole clause. I am in agreement with you, the whole concept is really not acceptable. We have been forced into a corner of arguing down what, in fact, in our opinion, is a ridiculous maximum fine.

Senator MacDonald (Halifax): That is the area that I find hardest to understand, namely this particular area, as to what we are getting into it by way of a statute or a suit under admiralty law where a lawyer is going to defend a particular accident on behalf of the owner of the vessel and indicate that because there was reasonable diligence, even though the suggestion or advice of the operator, hasn't been followed, the accident was as a result of some other action and, therefore, there is a proper defence. It has nothing whatever to do with statute law, $50,000, or $2,000, or anything else. Implicit in this has to be the fact that this action is going to be defended. You are not going to send a pigeon in to plead guilty to a $2,000 fine because it is the easiest way to get out of it.

Mr. Sjoquist: That is correct.

Senator MacDonald (Halifax): I mean, just for the sake of a lousy $2,000 you figure, "Well, forget it, we are not going to court on that one, we will just plead guilty and accept a $2,000 fine." You are not going to do that, are you?

Mr. Sjoquist: No, we most certainly aren't, and I hope I have not indicated that we would. Not at all. It is simply a matter that the very best lawyer—and I like to think that we have the very best lawyer that we use in most marine cases—may still not be successful in winning his case and if he doesn't win, then it is left to the judge. When it is left to the judge we feel far more secure when the maximum is $2,000 than when it is $50,000.

Mr. Cook: Could I just point out to the committee that there is a system in the marine industry for penalizing seamen if they cause a serious mishap of some sort by virtue of carelessness or irresponsibility, or inability, or whatever it may be whereby the Coast Guard itself may either suspend, after a

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourquoi parler d'argent ici? Le montant de l'amende importe peu, puisque vous devez certainement compter sur de bons avocats spécialisés en droit maritime. Vous pouvez certainement vous défendre. Qu'est-ce que 2 000 $ par rapport à 50 000 $? Si votre avocat est en mesure de prouver que le marin a fait preuve d'une diligence raisonnable, quelle est l'utilité de contester le montant de l'amende prévue?

M. Sjoquist: Vous abondez dans le même sens que moi. Le problème, c'est que cette notion de diligence raisonnable n'a pas encore été acceptée. C'est là l'une de nos propositions. A l'heure actuelle, et de la façon dont est formulé le projet de loi, la responsabilité de la preuve incombe au contrevenant. Il est à peu près certain que si l'on reconnaissait plus de droits à ce contrevenant—c'est-à-dire, s'il incombait à la Couronne ou au ministère des Transports de prouver sa culpabilité, et non à lui-même de prouver son innocence—cela apaiserait certaines des craintes formulées.

D'après ce que nous avons pu comprendre, il semble cependant que votre comité et le comité parlementaire n'a pu aborder la question des amendes directement mais a dû s'en tenir à l'ensemble de l'article. Je suis d'accord avec vous pour dire que toute cette notion n'est pas vraiment acceptable. Nous en sommes réduit à contester le montant d'une amende qui, à notre avis, n'est pas justifiée.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est le point que je trouve le plus difficile à comprendre. Je me demande, en effet, où nous voulons en venir si, de toute façon, un avocat doit défendre le responsable d'un accident au nom du propriétaire du navire et doit prouver qu'il a fait preuve de suffisamment de diligence et que, même s'il n'a pas suivi les directives ou les conseils du régulateur, l'accident est attribuable à quelqu'autre facteur, et la défense est donc fondée. Tout cela n'a aucun rapport avec la loi qui prévoit une amende de 2 000 $ plutôt que de 50 000 $. Ce qui importe c'est que l'avocat assumera la défense du marin. À moins que vous ne trouviez plus simple de plaider coupable et de verser l'amende de 2 000 $.

M. Sjoquist: Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si l'amende n'est que de 2 000 $, n'allez-vous pas vous dire qu'il ne vaut pas la peine d'aller devant les tribunaux et qu'il vaut mieux plaider coupable?

M. Sjoquist: Non, certainement pas. J'espère que je ne vous ai pas donné cette impression. Le fait est que même le meilleur avocat—et j'aime à penser que nous comptons sur les services du meilleur avocat spécialisé en droit maritime—pourrait très bien ne pas gagner sa cause. La décision serait alors laissée à la discrétion du juge. Si cela devait se produire, nous serions beaucoup plus à l'aise de savoir que l'amende maximale est de 2 000 $ et non de 50 000 $.

M. Cook: Je voudrais simplement signaler au comité qu'il existe, dans l'industrie maritime, un mécanisme pour pénaliser les marins qui—en raison de négligence, d'irresponsabilité ou d'incompétence de quelque sorte—sont responsables d'erreurs graves. La garde côtière peut elle-même, après avoir tenu une

[*Text*]

hearing, a man's certificate for a period of time, or may, if they so desire, take the whole certificate away from him completely and take his profession away. That provision is already in the Canada Shipping Act and that is still there. This is just an added penalty on top of that system that is in effect.

The Chairman: Thank you gentlemen.

Mr. Sjoquist: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Cook: On behalf of our committee could I thank the gentlemen of your committee very much for their kind attendance.

The Chairman: Our second group of witnesses this evening are from the Council of Boating Organizations of Canada and they are Mr. Taylor, Member of the Executive Committee and Mr. Vollmer, Technical Secretary to the council.

Mr. Michael L. Vollmer, Technical Secretary, Council of Boating Organizations of Canada: Mr. Chairman, honourable senators, we would like to thank you for this opportunity to testify before your committee on this important and much-needed piece of legislation.

The Council of Boating Organzations has made previous representations and achieved some measure of success in improving this bill. We do, however, retain grave concerns regarding two clauses of this bill; specifically, those being the so-called "user pay" provisions and the widening of certification requirements beyond their traditional areas.

The Council of Boating Organizations of Canada represents over 60 national, provincial and regional associations involved in all aspects of small vessel operation. These range from the recreational user to educational groups, to commercial users, to manufacturers and other associated marine trades.

This piece of legislation is the first time the Canada Shipping Act has been significantly applied to the small vessel community, which is by far the largest group of boats in Canada, representing over 2.3 million pleasure craft in operation today.

Attempts by the Department of Transport to apply some provisions of the Canada Shipping Act, which are designed solely for the operation of large ships on big bodies of water are, we feel, not in keeping with the nature of the operation of these smaller vessels. We would also point out that these changes to the legislation were made without a word of public consultation.

Our specific concerns regarding Bill C-75 naturally include clause 4. I would like to comment briefly on the changes that have been made to clause 4 and express our continuing concern.

Clause 4, as it was originally proposed, could have applied a broad, general tax on all vessels, regardless of their type or place of operation. This sweeping provision has been circum-

[*Traduction*]

audience, suspendre le certificat d'un marin pour une période déterminée ou le lui retirer indéfiniment, si elle le juge nécessaire. Cette disposition est déjà prévue dans la Loi sur la marine marchande et est toujours en application. L'amende prévue dans le projet de loi ne ferait donc que s'ajouter à une série de mesures punitives déjà en vigueur.

Le président: Je vous remercie messieurs.

M. Sjoquist: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

M. Cook: Au nom de notre organisme, j'aimerais remercier les membres de votre comité de leur attention.

Le président: Notre deuxième groupe de témoins, ce soir, représente le conseil des organisations de navigation du Canada. Il s'agit en l'occurrence de M. Taylor, membre du Comité directeur, et de M. Vollmer, secrétaire technique de cet organisme.

M. Michael L. Vollmer, directeur technique du Conseil des organisations de navigation du Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, nous aimerions vous remercier de nous permettre, ce soir, de témoigner devant votre comité au sujet de cet important projet de loi dont l'adoption est des plus attendues.

Le Conseil des organisations de navigation a déjà présenté des instances et formulé certaines recommandations concernant la teneur de ce projet de loi. Nous avons cependant quelques réserves à faire au sujet de deux dispositions de ce projet de loi, à savoir: celle qui porte sur les frais dits «d'usager» et celle qui a trait à l'élargissement des exigences applicables à la délivrance des certificats.

Le Conseil des organisations de navigation du Canada représente au-delà de 60 associations nationales, provinciales et régionales engagées de quelque façon dans l'exploitation et l'utilisation des petits bâtiments. Il regroupe aussi bien les utilisateurs d'embarcations à des fins récréatives, éducatives ou commerciales que les fabricants et autres entreprises commerciales du domaine de la navigation.

Si ce projet de loi est adopté, ce sera la première fois que la Loi sur la marine marchande du Canada visera les petits bâtiments, lesquels représentent le plus vaste groupe de bateaux actuellement exploités au Canada, soit au-delà de 2,3 millions d'embarcations de plaisance.

Les tentatives faites par le ministère des Transports pour assujettir les petites embarcations à certaines dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui jusqu'ici ne visaient que l'exploitation de gros bâtiments sur de vastes étendues d'eau, nous semblent tout à fait injustifiées. D'autant plus que ces changements ont été apportés à la loi sans aucune consultation publique.

Nos réserves au sujet du projet de loi C-75 portent évidemment sur l'article 4. J'aimerais d'ailleurs faire quelques commentaires là-dessus.

Initialement, l'article 4 imposait une taxe générale à tous les bâtiments, quels qu'en furet le type et le lieu d'exploitation. La portée de cette disposition a été circonscrite de telle sorte que

[*Text*]

scribed to the extent that manually propelled vessels will now be exempt from these provisions. Vessels operating in areas where there are no Coast Guard services will also be exempt. I should like to digress for a moment and point out that under the definition of "ship" as used in this particular clause, a vessel such as a sailboard and small motor boats would be considered to be a "ship" and would be expected to be covered by this.

We would like to point out that attempts to identify a so-called "user" of a service will lead, inevitably, to a bureaucratically complex and inherently unfair system whereby operators in an area will be charged for the provision of general services such as aids to navigation which cannot be identified as being of service to any particular vessel. The general benefit of these aids to navigation or channel dredging or any of the other proposed services really accrues to the entire country. The grain farmer or coal miner in western Canada benefits as much as the operator of a small craft. We feel that these general services should, in fact, be provided from the government's tax revenue which is currently amply supported by the small vessel community to the tune of $.25 billion annually in federal sales taxes and the income taxes generated by our activity, and not by a specific tax. We are pleased that the minister has provided for public consultation regarding the application of the user pay principle, but we remain skeptical as to the net benefits flowing to the government from this scheme.

Our second major area of concern is the provisions in clause 10 which extend the certification of masters and seamen to all vessels excluding pleasure vessels less than 20 metres in length. This broad sweeping change to the act would have the effect of attempting to apply large-ship standards of competency, physical health and social conduct to the myriad of small service vessels. The act provides an exemption for the operators of passenger vessels less than five gross tons and also for the operators of what are, essentially, workboats although the act speaks of them as "steamships of less than 10 gross tons." These vessels, in most instances are, in fact, exactly the same vessels as the pleasure boat fleet and are operated by either the professional small boatmen of Canada who service the pleasure boat fleet or as tenders by every yacht club in Canada. To require the operators of these vessels to be certified, while wisely exempting the operators of similar pleasure vessels, is to fly in the face of logic. We would propose, therefore, that the exemptions be extended to these vessels as noted in the supplement to our brief.

By way of housekeeping measures, we would propose two further amendments to the bill. The first of these would be to clause 33 where the Board of Steamship Inspectors is given the power to exempt vessels temporarily from some of the regulations. We have proposed and would propose again that the Board of Steamship Inspectors be granted the power to exempt classes of vessels as well.

In the past, situations have arisen where new or unique classes of vessels—the most recent example being sailboards—

[*Traduction*]

les bâtiments propulsés manuellement en seront dorénavant exemptés. Les bâtiments qui transitent dans des eaux où la garde côtière n'offre aucun service seront également exemptés. J'aimerais ici faire une digression et souligner que, conformément à la définition de «navire» applicable à cette disposition, un bâtiment, comme une planche à voile ou un petit bateau à moteur, doit normalement être considéré comme un «navire» et être assujetti à cette disposition.

Selon nous, l'imposition de frais dits «d'usager» va inévitablement mener à l'instauration d'un système injuste et difficile à appliquer, en vertu duquel les navigateurs se verront imposer des frais pour la prestation de services généraux—comme l'aide à la navigation—dont on ne pourrait pas dire qu'elle est utile à un navire en particulier. La prestation de services, comme l'aide à la navigation ou le dragage des canaux, profite à l'ensemble du pays. L'agriculteur ou le mineur de l'Ouest du pays en profite autant que le navigateur. Nous estimons que ces services généraux devraient, de fait, être défrayés par les recettes fiscales perçues par le gouvernement, auxquelles les propriétaires de petits bâtiments contribuent amplement, puisque nos activités génèrent, chaque année, environ 250 millions de dollars en taxes de vente fédérale et en impôt sur le revenu. Nous sommes heureux de constater que le ministre a jugé bon de consulter le public au sujet de l'application éventuelle de frais d'usager, mais nous sommes sceptiques quant aux bénéfices qu'il pourra en tirer.

Notre deuxième réserve porte sur la disposition 10, qui a pour effet d'étendre les exigences applicables à la délivrance des certificats de capitaines et de marins à tous les bâtiments, à l'exclusion des embarcations de plaisance d'une longueur de moins de 20 mètres. Cette modification de portée générale aura pour effet d'assujettir tous les navigateurs aux normes de compétence, de santé physique et de conduite jusqu'ici applicables aux équipages des gros navires. La loi prévoit une exception pour les navigateurs affectés à des bâtiments de passagers dont le tonnage brut n'excède pas cinq tonnes ou engagés sur des bateaux de service, même si la loi fait mention des «bateaux dont le tonnage brut n'excède pas 10 tonnes». Ces bâtiments sont, dans la plupart des cas, en tout point semblables aux embarcations de plaisance et sont pilotés par des navigateurs professionnels spécialisés dans la navigation de plaisance ou sont utilisés comme annexes dans les clubs de yachting du pays. Le fait d'exiger des navigateurs de ces bâtiments qu'ils obtiennent leur certificat, tout en exemptant les navigateurs d'embarcations de plaisance semblables, va à l'encontre de la logique. Nous proposons donc que les exemptions s'appliquent aussi aux bâtiments dont nous faisons mention dans le supplément annexé à notre mémoire.

Au sujet des mesures accessoires, nous proposerions d'apporter deux autres modifications au projet de loi. La première a trait à l'article 33 en vertu duquel le Bureau d'inspection des navires est investi du pouvoir d'exempter temporairement des bâtiments de l'application de certains règlements. Nous avons proposé et proposons de nouveau que le Bureau d'inspection des navires ait le pouvoir d'exempter aussi des catégories de bâtiments.

Il est arrivé, par le passé, que l'apparition de nouvelles catégories de bâtiments—l'exemple le plus récent étant celui des

[*Text*]

have come on the scene and have required modification to the regulations due to the special features of their construction or operation. These exemptions should be made available to the operators of these vessels during the period of time necessary to change the regulations. We view this as a positive step to reduce bureaucratic red tape and to give the board powers which would be beneficial both to themselves and to the small vessel community at large.

Finally, we have noted one clause of the bill, clause 13, where the penalty provisions speak of "65 feet." This is the only place in the bill where they have not metrified. We would suggest that this be cleaned up as a housekeeping measure and that it should read "20 metres" in keeping with the rest of the bill.

I should like to thank you for your interest in our concerns. We will now entertain questions on our brief and presentation.

Senator Graham: You talk about supporting the philosophy of the bill but you say that there is too much rigidity or control over shipping which is not, you say, necessary for the support and enforcement of those conventions and standards which are not imposed in other countries. In what areas are we different? Are we being overcontrolled in comparison with other countries? Surely the drafters of the legislation looked at the legislation of other countries.

Mr. Vollmer: I think the drafters of the legislation have been labouring under perhaps some misapprehensions. The Canada Shipping Act, quite rightly, governs all navigation in Canada which includes a whole variety of very small vessels. The number of small vessels in Canada is about 2.3 million and these vessels have, typically, been ignored both in Canadian legislation by the drafters and in international legislation.

We are suggesting that the removal of exemptions which are fairly common internationally, has the effect of applying the full weight of the Canada Shipping Act to a group of small vessels whose operation is inherently dramatically different from the operation of a large ship. The average vessel in Canada is about 14 feet long; it is made out of aluminium; and it has a 9.9 horsepower engine on the back. The fellow keeps it in the backyard leaning up against the fence. To try to say that this fellow will have to have the right amount of bridge visibility, a certified engineer and on and on, addresses this area of rigidity we are talking about.

We have also mentioned that concerning the operating regulations, clauses 68 through 72, where they have introduced what may be very stringent controls on vessel movements and the use of vessels in certain areas. We are concerned that a well-meaning but ill-informed bureaucrat could create a regulation which would quite handily wipe out a $2.5 billion-a-year economic activity without realizing that in fact this activity continues in Canada. By way of a note, Canada is probably the most boating oriented nation in the world. The ownership of boats in Canada is 2.3 times that of the U.S. per capita. Every second Canadian goes out in a pleasure boat at least once a year. There is only one country that even approaches this, yet

[*Traduction*]

planches à voile—nécessite la modification des règlements en raison des particularités de construction ou de fonctionnement de ces embarcations. Ces exemptions devraient s'appliquer aussi à ces bâtiments pendant le laps de temps nécessaire à la modification des règlements. Cela réduirait les formalités administratives et donnerait au Bureau, des pouvoirs qui lui seraient tout aussi profitables qu'à l'ensemble des propriétaires de petits bâtiments.

Enfin, nous avons remarqué que dans une disposition 13 du projet de loi portant sur les amendes, on utilise le pied comme mesure de longueur. C'est la seule fois dans le projet de loi où une mesure n'a pas été convertie en mètres. Nous proposons donc, par souci d'uniformité, de remplacer «soixante-cinq pieds» par «vingt mètres».

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos préoccupations. Il nous ferait maintenant plaisir de répondre à vos questions sur notre mémoire et notre exposé.

Le sénateur Graham: Vous parlez de la philosophie du projet de loi et vous prétendez que celui-ci est trop rigide et qu'il exerce sur la marine marchande un contrôle qui, à votre avis, n'est pas nécessaire pour faire respecter les conventions et les normes auxquelles d'autres pays ne sont pas assujettis. En quoi sommes-nous différents? Est-ce qu'effectivement nous exerçons un trop grand contrôle par rapport à d'autres pays? Ceux qui ont rédigé ce projet de loi se sont certainement inspirés des lois en vigueur ailleurs.

M. Vollmer: Je pense que ceux qui ont rédigé ce projet de loi ont eu certaines appréhensions. La Loi sur la marine marchande du Canada régit effectivement toute la navigation au Canada et, en ce sens, elle englobe toute une variété de petits bâtiments. Même si le Canada compte environ 2,3 millions de petits bâtiments, il n'en a jamais été tenu compte dans la loi canadienne ou les lois internationales.

Nous croyons qu'en supprimant les exemptions communes à presque toutes les lois internationales, le gouvernement canadien va assujettir complètement les petits bâtiments—dont le fonctionnement n'a absolument rien à voir avec celui des gros navires—à la Loi sur la marine marchande du Canada. Au Canada, le bâtiment moyen a environ 14 pieds de long; il est fait d'aluminium et est doté d'un moteur de 9,9 chevaux. Son propriétaire l'entrepose habituellement dans sa cour arrière, appuyé sur la clôture. Le fait d'imposer à ce propriétaire les mêmes exigences que celles applicables aux gros navires nous semble hors de proportion.

Nous avons aussi mentionné que les dispositions régisssant l'exploitation—en l'occurrence, les articles 68 à 72—allaient restreindre sérieusement le mouvement des bâtiments et leur utilisation dans certains secteurs. Nous craignons qu'un bureaucrate bien intentionné, mais mal informé, ne s'avise d'imposer une réglementation susceptible de compromettre une activité qui procure chaque année au pays des retombées économiques de l'ordre de 2,5 milliards de dollars. Soit dit en passant, le Canada est probablement le pays du monde où se pratique le plus la navigation. En effet, le nombre de bateaux par habitant y est 2,3 fois plus élevé qu'aux États-Unis. Un Canadien sur deux pratique la navigation de plaisance au moins une

[*Text*]

it is such a ubiquitous activity that people do not notice it going on. We are concerned that this piece of legislation tends to trample on that somewhat.

Senator Graham: Are the proposed fines for "traffic violations" of any concern to you?

Mr. Vollmer: The existing regulations exempt vessels under 20 metres from calling in and following the orders of a vessel traffic service operator, but there are regulations concerning whether small vessels can cross a vessel traffic lane and whether they are allowed on inshore routes and so forth. There is the potential for these to be applied to small vessels. The most obvious example, I think, would have to do with the collision regulations, which apply where a small vessel impedes a large vessel which is required to maintain a given course in a vessel traffic service zone.

Senator Graham: In your opening remarks you said—and I believe I am quoting you correctly—that, as far as you were concerned, there was not a word of public consultation in respect of this legislation. Does that hold true for your organization as well?

Mr. Vollmer: I think I will ask Mr. Taylor to answer this question because I cannot answer it politely. That is how little consultation there was.

Senator Graham: Be impolite, if you wish.

Mr. William F. Taylor, Member of the Executive Committee, Council of Boating Organizations of Canada: Over the last few years there has been great talk about the final amendments to the Canada Shipping Act to bring it in line with the Maritime Code. In October of last year, we met with the Commissioner of the Coast Guard and others of his officers to discuss how the Canada Shipping Act amendments would affect us. We were advised at that time that we need not worry, that the Canada Shipping Act amendment, as it was going through, was nothing more than a housekeeping amendment to bring the Canada Shipping Act in line with international conventions that Canada was a signatory to. When we received the copy that went before the House of Commons, we were quite surprised to see the way in which clauses 4 and 10 were laid out. Had clause 10, as it stood originally, been passed by the House or had it not been amended as it is now, it would have destroyed small vessel operation in Canada, whether it be a fishing boat, a cottage boat or whatever other kind of small vessel. It would have taken the heart out of a sport. We were not advised of this and, in fact, right up until well into the committee stage of the legislation we were still not given any preconsultation as to what should happen.

Senator Graham: I defer to my honourable colleague from Halifax, Senator MacDonald, who is a renowned mariner off the coast of Nova Scotia.

[*Traduction*]

fois par année. Il n'y a qu'un seul pays qui s'en approche; pourtant, cette activité est si omniprésente que personne n'est conscient de son importance. Nous craignons que ce projet de loi vienne tout bouleverser.

Le sénateur Graham: Les amendes prévues en cas d'infraction aux règlements de la circulation maritime vous inquiètent-elles?

M. Vollmer: Le règlement actuel exempte les bâtiments de moins de 20 mètres de l'obligation de se rapporter et de suivre les ordres des préposés à la réglementation du trafic maritime, mais les petits bâtiments pourraient être assujettis à d'autres règlements, limitant, par exemple, l'accès aux zones réservées aux mouvements des grands navires et aux routes intérieures, et ainsi de suite. Ces règlements pourraient être imposés aux petites embarcations. L'exemple le plus frappant, je crois, serait les dispositions sur la prévention des abordages qui obligent toute petite embarcation à céder le passage à un navire ayant un itinéraire fixe dans une zone réservée au trafic maritime.

Le sénateur Graham: Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit—et vous me corrigerez si je vous cite mal—qu'à votre connaissance, il n'y avait eu aucune consultation au sujet de ce projet de loi. Cette affirmation s'applique-t-elle à votre organisme aussi?

M. Vollmer: Je demanderais à M. Taylor de répondre à cette question, car je ne saurais le faire poliment. Pour le peu de consultations qu'il y a eu . . .

Le sénateur Graham: N'hésitez pas à être impoli, si le cœur vous en dit.

M. William F. Taylor, membre du comité exécutif, Conseil des organisations de navigation du Canada: Depuis quelques années, on a abondamment parlé des modifications finales qui seraient apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada afin de la faire concorder avec le Code maritime. En octobre dernier, nous avons rencontré le Commissaire de la Garde côtière et quelques-uns de ses adjoints pour discuter des conséquences éventuelles pour notre secteur des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada. N'ayez crainte, nous avait-on dit, les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada ne sont que techniques et elles ne visent qu'à faire concorder notre loi avec les conventions internationales dont le Canada est signataire. Lorsque nous avons reçu le projet de loi déposé devant la Chambre des communes, nous avons été plutôt étonnés de la formulation des articles 4 et 10. Si l'article 10, tel qu'il était formulé initialement, avait été adopté par la Chambre ou n'avait pas été modifié, il aurait causé un grand préjudice au secteur de la petite navigation, qu'il s'agisse des bateaux de pêche ou des chalets flottants ou d'autres catégories de petits bâtiments. Il aurait nui à tout le secteur de la navigation sportive. Nous n'en avions pas été averti et, jusqu'à l'étape de l'étude en comité, il n'y avait eu aucune consultation et information sur ce qui surviendrait.

Le sénateur Graham: Je passe la parole à mon collègue de Halifax, le sénateur MacDonald, qui est un navigateur d'expérience sur la côte de la Nouvelle-Écosse.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Gentlemen, in the C-75 fact sheet which you have provided, it is stated that over 13 million Canadians go boating every year. That represents 53 per cent of the population. Other statistics presented in that fact sheet are pretty impressive. From whence did these statistics come?

Mr. Vollmer: These statistics have been drawn from a variety of sources, including the Coast Guard statistics. The Secretariat for the Council of Boating Organizations is provided by the Allied Boating Association of Canada, which is a trade association and finds it useful to gather these statistics. It has spent a long time putting them together.

The 13 million Canadians who go boating each year is a number taken from a 1982 Gallup poll that has been carried out regularly. The number has varied within a very small range since that time. As to boating activity, the figure of 100 million boating occasions per year is based on a study of the Ministry of Natural Resources in Ontario. The net economic result of all of this, the $2.5 billion annually, is the result of an Allied Boating statistic gathering program, the Ministry of Tourism of Ontario and some other provincial ministries. The 20 per cent spent on boats is a direct result of our monthly shipments report program at Allied Boating. The fuel consumption is a less justifiable statistic. The oil companies have no idea of how much fuel is consumed and we did a very long and laborious calculation, trying to come at the question from three or four different directions. The 400 million litres of fuel which generate roughly $40 million in federal fuel taxes annually is an approximate figure but one with which we feel comfortable.

The $100 million in federal sales and fuel taxes, which is about $60 million in federal sales taxes, is based on the sale of goods in Canada to this particular fleet. The duty is calculated directly from Statistics Canada import-export figures. The Department of Regional Industrial Expansion maintains a list of the number of manufacturers in Canada and we have supplemented that with information on the number of marinas and chandlers operating.

Employment figures come through Allied Boating, through our surveys of different manufacturers. The $100 million generated in corporate and personal income taxes may be somewhat in the range of only half to one-third of the actual number. It is an extremely conservative number because it is very difficult to induce corporations to tell you how well they are doing. It is a very competitive environment. The number of boats licensed and registered in Canada is taken from the Department of Transport. With respect to the split on boats, the vast majority of these being outboard boats, small fishing boats, hunting boats, etc., is information taken from Statistics Canada, as is the distribution across Canada.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Messieurs, dans les feuilles de données que vous nous avez remises au sujet du projet de loi C-75, vous mentionnez que plus de 13 millions de Canadiens pratiquent la navigation chaque année. Cela représente 53 p. 100 de la population. Votre document contient également d'autres statistiques très impressionnantes. D'où les avez-vous tirées?

M. Vollmer: Ces statistiques viennent de diverses sources, y compris de la Garde côtière. Le secrétariat du Conseil des organisations de navigation du Canada a été créé par l'Association pour la navigation de plaisance au Canada, qui, en tant qu'association d'affaires, juge utile de réunir ces statistiques. Elle a mis beaucoup de temps à les compiler.

L'évaluation du nombre de Canadiens (13 millions) qui pratiquent la navigation chaque année vient d'un sondage Gallup qui a été réalisé pour la première fois en 1982 et qui a été mené depuis régulièrement. Ce nombre a très peu varié depuis cette date. En ce qui concerne les activités de navigation, les 100 millions d'excursions par année viennent d'une étude effectuée par le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario. L'Association pour la navigation de plaisance, de même que le ministère du Tourisme de l'Ontario et quelques autres ministères provinciaux estiment que ces activités génèrent 2,5 milliards de dollars de revenus par année. La proportion de ce montant représentant les achats de bateaux (20 p. 100) vient directement des rapports mensuels de ventes compilés par l'Association pour la navigation de plaisance. Les chiffres concernant la consommation de carburant sont moins fiables. Les pétrolières n'ont aucune idée de la quantité de carburant consommé et il nous a fallu faire des calculs longs et compliqués pour arriver à une estimation convenable. Nos calculs ont été faits à partir de trois ou quatre hypothèses différentes. Le chiffre de 400 millions de litres de carburant vendus, qui rapporteraient environ 40 millions de dollars de taxes fédérales sur le carburant par année, est approximatif, bien que nous le considérions comme représentatif.

Les 100 millions de dollars de taxes de vente fédérale et de taxes sur les carburants, soit environ 60 millions de dollars pour les taxes de vente fédérales uniquement, sont calculés d'après les ventes dans ce secteur. Les douanes sont calculées directement à partir des statistiques sur l'importation et l'exportation fournies par Statistique Canada. Le ministère de l'Expansion industrielle régionale tient une liste du nombre de fabricants de bateaux au Canada et nous y avons ajouté des renseignements sur le nombre de ports de puissance et de points de vente de fournitures de bateau.

Les chiffres concernant l'emploi viennent de l'Association pour la navigation de plaisance, et ils ont été compilés à partir d'enquêtes menées auprès des fabricants. Les 100 millions provenant des impôts sur le revenu personnel et sur le revenu des sociétés ne représentent peut-être que la moitié ou le tiers du chiffre véritable. Ce chiffre est extrêmement conservateur, car il est très difficile d'amener les sociétés commerciales à vous faire des révélations au sujet de leurs activités. La concurrence est très forte dans ce milieu. Le nombre de bateaux immatriculés ou autorisés au Canada vient du ministère des Transports. Quant à la ventilation des catégories d'embarcations, la plupart sont des bateaux à moteur hors-bord, des petits bateaux

[*Text*]

The fatality estimates are gathered from a number of places, including the Canada Safety Council, the Ministry of Natural Resources in Ontario, the Red Cross and a few other groups. As to the statements numbered 13 through 17, I think they present a tremendous tribute to the groups who have been involved in education in Canada. The fact that fatalities have been coming down with very little outside control exercised leads me to believe that these people have been extremely successful in educating the public at large. When you compare some 150 fatalities against 100 million boating occasions, it makes crossing the corner of Bloor and Yonge in Toronto appear to be a fairly dangerous occupation.

The Criminal Code discussion is aimed solely at addressing the problem of safety. We do not believe that the intent of clause 10 to license operators would have had any effect whatsoever on safety. We believe that safety would be much improved by something like a RIDE program on water. That program has been highly effective, generally speaking, on the streets. The people who get killed in boats are exactly the same people who get killed on the highway—they are young, they are male and they are impaired. Giving them a licence does not help. They are often the most highly skilled operators. Perhaps they lack a certain degree of wisdom or caution—certainly, having consumed six Labatt's, they have no caution at all.

That is where the statistics come from. We can justify them.

Senator MacDonald (Halifax): That was a very good answer. This means that 47 per cent of the population is made up of non-boaters. What is the annual budget of the Coast Guard?

Mr. Vollmer: I believe it some $800 million per year.

Senator MacDonald (Halifax): We have been led to believe that it is around $800 million or $840 million. Has any indication been made to you of what this so-called cost recovery is intended to bring into the public purse?

Mr. Vollmer: If I may quote the minister, I believe that he has suggested that he would like to see an initial return of around 7 per cent a year, in addition to the recovery that is already being carried out. The recent Nielsen task force has suggested that the small vessel sector is already returning 13 per cent of their direct costs to the Coast Guard.

Senator MacDonald (Halifax): I was under the impression that the recovery, which was declining, is around 3 per cent of the total budget. At any rate, I think that their ambition is to get something around a 9 per cent recovery.

Mr. Vollmer: The minister has spoken of an eventual 15 per cent recovery.

[*Traduction*]

de pêche, des bateaux pour les chasseurs, etc. Ces statistiques viennent de Statistique Canada tout comme celles concernant la répartition du nombre de bateaux par région.

Les statistiques concernant le nombre de décès viennent de diverses sources, incluant le Conseil canadien de la sécurité, le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario, la Croix-Rouge et quelques autres groupes. Comme on le note dans les observations 13 à 17, il faut féliciter chaleureusement les groupes qui se sont chargés de faire l'éducation du public canadien. La diminution du nombre de décès, sans qu'il ait pour autant été nécessaire d'imposer des mesures de contrôle de l'extérieur, me porte à croire que ces organismes ont très bien réussi à éduquer et informer le public en général. Lorsqu'on compare les quelque 150 décès survenus par rapport aux 100 millions d'excursions, on en conclut qu'il est beaucoup plus dangereux de traverser la rue à l'intersection Bloor et Yonge à Toronto que de circuler en bateau.

Notre allusion au Code criminel concerne uniquement le problème de la sécurité. Nous ne croyons pas que l'esprit de l'article 10 prévoyant la détention obligatoire d'un brevet ou d'un certificat aura un effet marqué sur la sécurité. A notre avis, il serait beaucoup plus facile d'améliorer les conditions de sécurité par une campagne de publicité du type «Ride». De telles compagnes ont été très efficaces pour améliorer la sécurité routière. Ceux qui perdent la vie en bateau sont exactement les mêmes qui auraient perdu la vie sur la route: les jeunes intrépides de sexe masculin. Leur donner un permis ne leur aiderait pas tellement. Ils sont même souvent les plus habiles navigateurs. Ils manquent peut-être au fond davantage de sagesse ou de prudence que d'habileté; quoi qu'il en soit, c'est certainement le cas lorsqu'ils ont absorbé six Labatt car alors, ils ne font plus attention à rien.

Voilà d'où viennent nos statistiques. Elles sont fondées.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Merci de votre excellente réponse. Cela veut donc dire que 47 p. 100 des gens ne sont pas des navigateurs. A combien se monte le budget annuel de la Garde côtière?

M. Vollmer: Elle a un budget d'environ 800 millions de dollars par année, je crois.

Le sénateur MacDonald (Halifax): On nous a laissé entendre qu'elle dispose d'environ 800 millions ou 840 millions de dollars. Avez-vous une idée de la proportion qui pourrait être remboursée au trésor public?

M. Vollmer: D'après de qu'il a dit, le ministre espérerait au début en récupérer environ 7 p. 100 par année, en plus des sommes qui sont déjà perçues autrement. Le groupe de travail Nielsen a signalé dans son récent rapport que le secteur de la navigation de plaisance rembourse déjà 13 p. 100 des frais directs de la Garde côtière.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'avais l'impression que cette récupération, qui a tendance à décroître, était d'environ 3 p. 100 du budget global. Quoi qu'il en soit, on escompte récupérer environ 9 p. 100.

M. Vollmer: Le ministre a parlé d'une récupération éventuelle de 15 p. 100.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Is it not acceptable that the so-called marine mode has been contributing less to recovery and the privy purse than the other so-called transportation modes?

Mr. Vollmer: Some 90 per cent of small vessels in Canada receive absolutely zero in the way of Coast Guard services. There are no navigation marks, there is no dredging, there is no chart. The operator of one of 600,000 canoes in Canada does not benefit from the Coast Guard particularly. The vast majority of boats are operated on inland lakes and waters, where there is no search and rescue. There is nothing. We would suggest that in many instances the whole concept of cost recovery is very confused. Our brief makes it very clear that the structure to attempt a cost recovery probably will swallow any cost recovery going. Perhaps to illustrate the point, the air side of Transport charges general aviation aircraft a landing fee of, I believe, $5 for each landing at selected airports in Canada, and it is our understanding that that fee costs about $6.50 to collect, resulting in $1.50 loss to the treasury every time they try to collect the fee.

Senator Graham: When we talk about recovery costs, are we talking about fines explicitly? I presume that you are not talking exclusively of fines?

Mr. Vollmer: No; we are not talking of fines at all. We are talking of charges that the Coast Guard already levies. They carry out a program of issuing plates to most of the small vessels in Canada.

Senator Graham: Licences?

Mr. Vollmer: No, not licences. The licence system is operated through Customs and Excise, and, in fact, is absolutely free—and I am sure it is a tremendous drain on the treasury. We have made very serious proposals under a previous group called the Boating Associations Task Force, where we wanted to completely revamp licensing or registration, particularly registration, because there is a crying need to provide proof of ownership, which licensing does not do. The fees that are collected now would be for capacity plates—the boat is capable of carrying X number of people, and Y amount of horsepower, and the vessel has been constructed with the appropriate amount of flotation, and so on.

Senator MacDonald (Halifax): You gave a very impressive answer to the C-75 fact sheet on the matter of your statistical information. In that information that you have provided, from one to 11, what percentage of those things—in revenue generated—are for yachts of more than 20 metres?

Mr. Vollmer: I believe there are about 125 vessels listed as pleasure boats on the registry which exceed 20 metres.

Senator MacDonald (Halifax): But that is a number. I am looking for a percentage.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Est-il admissible qu'on récupère moins de ce secteur de la navigation que du secteur du transport?

M. Vollmer: Quatre-vingt-dix pour cent des petites embarcations n'utilisent pas les services de la Garde côtière. Elles ne disposent d'aucune bouée, d'aucun dragage, d'aucune carte marine. Les navigateurs des 600 000 cannoës n'en profitent nullement. La plupart de ces embarcations naviguent sur les lacs ou dans les eaux intérieures où il n'y a aucune équipe de recherche et de sauvetage. Il n'y a rien du tout. A notre avis, le principe de recouvrement des coûts a été très peu fouillé. Dans notre mémoire, nous affirmons que la structure mise en place pour tenter de recouvrer les coûts monopolisera tous les fonds récupérés. Pour l'illustrer, mentionnons que le secteur aérien des transports impose des droits d'atterrissage à tout type d'avion. Il faut payer, je crois, 5 $ par atterrissage dans certains aéroports canadiens, et d'après ce que j'ai compris, il en coûte environ 6,50 $ pour percevoir ces droits. Il en résulte donc une perte nette de 1,50 $ pour le gouvernement chaque fois qu'il perçoit ces frais.

Le sénateur Graham: Quand on parle de recouvrement des coûts, inclue-t-on les amendes? J'imagine que vous ne parlez pas exclusivement des amendes, n'est-ce pas?

M. Vollmer: Non, il n'est pas question d'amendes du tout. Nous parlons des droits qui sont déjà imposés par la Garde côtière. Ce service délivre des plaques d'immatriculation pour la plupart des petites embarcations du Canada.

Le sénateur Graham: Des permis?

M. Vollmer: Non, pas des permis. Le permis est émis par Douanes et Accises et, de fait, il est tout à fait gratuit . . . son émission représente certes aussi d'importants coûts pour le Trésor. Nous avons formulé des propositions très étoffées, qui ont été présentées par un groupe que nous avions formé, qui s'appelait le Groupe de travail des associations de nutisme. Nous voulions complètement réformer le régime des permis ou des immatriculations, en particulier celui des immatriculations, car il est impérieux que les propriétaires d'embarcations produisent leurs titres, de propriétés, ce qui n'est pas le cas avec le système de permis. Des droits seraient payés pour l'obtention des plaques d'immatriculation, et celles-ci comporteraient des renseignements sur la capacité de l'embarcation: le nombre de passagers admissibles à bord, la puissance du moteur, le degré de flottabilité, etc.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous nous avez fourni une réponse très précise en ce qui concerne vos données sur le projet de loi C-75, et sur la provenance de vos statistiques. Dans les renseignements que vous nous avez donnés, du numéro 1 au numéro 11, quel pourcentage de ces statistiques—celles portant sur les recettes, par exemple—se rapporte aux yachts de plus de 20 mètres?

M. Vollmer: Il y a, je crois, environ 125 embarcations qui sont désignées comme bateaux de plaisance sur le registre des bâtiments de plus de 20 mètres.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais c'est un chiffre. Je demande quel est le pourcentage.

[*Text*]

Mr. Vollmer: It is 125 over 2.3 million. It is an extremely tiny number. It is a small fraction of one per cent.

Senator MacDonald (Halifax): So the overwhelming reflection of these statistics concern boats or craft propelled by oars or paddles.

Mr. Vollmer: Not at all. Forty-five per cent of the boats in Canada are outboard powered craft. Approximately one million boats are produced in sizes ranging from, say, nine feet to about 25 feet. The vast majority of boats in Canada are, in fact, everyman's boat. It is a small aluminum boat with outboard, that the guy takes fishing; it is a canoe. Very nearly three-quarters of the boats in Canada would be those very small boats. The so-called yachts, which would be inboard powered craft, would be one per cent. In other words, another one per cent could be classified as yachts. For larger craft, we would be looking at approximately 2 per cent. The rest of the boats in Canada are cottage boats, fishing camp boats.

Senator MacDonald (Halifax): At page 3 of your brief, in the heading "The Cost Recovery Concept", about two-thirds down you say:

> . . . it is much more difficult to identify a particular item of cost with a particular user, to determine the proportionate value of the use by that user in relation to that of other users or, indeed, to take account of the proportion of the cost which should be borne by the nation as a whole for the provision of a general public servcice.

I did not know there was a cost for services for the public good.

Mr. Vollmer: Certainly. There are the subsidies for transporting grain—

Senator MacDonald (Halifax): I am talking about price-breaking, and so on.

Mr. Vollmer: That is carried on right now, for a variety of reasons. It is carried on for flood control; it is carried on to keep the Port of Montreal open throughout the winter—that is a decision, that the Port of Montreal should be a year-round port. It is carried on to enable an oil tanker to get into Corner Brook because they are running low on oil. There are a whole variety of reasons which would suggest that government policy has suggested that this is good for the nation, that it is part of the general tax revenue. The definition of "ship" used in the cost recovery section includes everything down to and including a sailboard—anything that is not manually powered: if it has a sail; a windsurfer; a 10-foot dinghy; a fellow with a couple of horsepower outboard going fishing—those are all considered "ships" and are all liable for cost recovery. Because there is a large navigation mark off Toronto, most of the operators in that area would make no use of that. To try to apportion part of the cost to them is going to be extremely difficult. The larger marks are used by larger vessels. They are also used primarily for commercial shipping, and commercial shipping is the transportation of grain, of cars, of steel, and so on.

[*Traduction*]

M. Vollmer: Il y en a 125 sur 2,3 millions. C'est une proportion très négligeable. C'est une petite fraction de un pour cent.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Donc, dans ces statistiques, il n'y a pratiquement que des embarcations ou des petits bateaux propulsés par des avirons ou des pagaies?

M. Vollmer: Pas du tout. Quarante-cinq pour cent des embarcations du Canada sont propulsées par un moteur hors-bord. Environ un million des bateaux fabriqués mesurent entre 9 et 25 pieds. En fait, la grande majorité des bateaux canadiens sont des embarcations ordinaires: des petits bateaux d'aluminium munis d'un moteur hors-bord, dont tout le monde se sert pour pêcher, ou bien des canoës. Près des trois-quarts des bateaux du Canada sont de très petites embarcations. Les yachts à moteur intérieur représentent un pour cent de l'ensemble. Autrement dit, il y en aurait un pour cent qu'on pourrait classer comme yachts. Les embarcations de plus grande dimension représenteraient environ 2 p. 100. Le reste de la flotte est constituée de chalets flottants, ou de bateaux de pêche.

Le sénateur MacDonald (Halifax): A la page 4 de votre mémoire, sous la rubrique «Concept du recouvrement des coûts», au deux-tiers du paragraphe, vous mentionnez:

> . . . il est beaucoup plus difficile d'identifier un élément de coût particulier imputable à un utilisateur particulier, de déterminer la valeur proportionnelle de l'utilisation par cet utilisateur particulier par rapport à celle des autres utilisateurs, et bien sûr de tenir compte de la proportion des coûts qui doit être globalement assumée par la nation pour la fourniture d'un service public général.

Je ne savais pas qu'il fallait payer pour les services dits publics.

M. Vollmer: Certainement. Le gouvernement verse des subventions pour le transport du grain . . .

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je songeais aux brise-glace, par exemple.

M. Vollmer: Divers services sont considérés d'intérêt général à l'heure actuelle, dans bien des domaines: pour le contrôle des inondations, pour garder le port de Montréal ouvert tout l'hiver—parce qu'on a décidé que ce port serait ouvert à l'année. C'est également le cas lorsqu'on permet aux pétroliers de pénétrer à Cornerbrook parce que lorsqu'ils y arrivent, ils sont sur le point de manquer de mazout. On peut invoquer bien des raisons pour dire qu'une politique gouvernementale vise l'intérêt national et qu'elle doit être financée par le Trésor. La définition de «navire» utilisée dans le chapitre sur le recouvrement des coûts inclut tous les genres d'embarcations jusqu'à et y compris les bateaux à voilure—toutes les embarcations propulsées manuellement: les voiliers, les planches à voile, les chaloupes à moteur de faible puissance; toutes ces embarcations sont considérées comme des «navires» et sont incluses dans la notion de recouvrement des coûts. Bien qu'il y ait un important système d'aides à la navigation près de Toronto, la plupart des navigateurs de ce secteur ne s'en servent pas. Il serait extrêmement difficile de répartir les coûts en tenant compte de ces embarcations. Les grands systèmes d'aides à la navigation servent aux grands navires. On les utilise principalement pour la

[*Text*]

In my first presentation I suggested—and I believe we are trying to support that here—that the grain farmer benefits as much from the provision of navigation aids as does the small boat operator. They are using them for different purposes and they are both supporting the economy in various ways. But to try to say that the Canada Steamship Lines has used 8,228 navigation marks this year and therefore is owed $2 apiece, or something, for the upkeep of them, it becomes an extremely complex question. Our concern, although the minister has said there will be a public inquiry, is that we will end up with an extremely bureaucratic and, we believe, inherently, unfair system in attempting to try to apportion these costs.

Senator MacDonald (Halifax): Is there a cost recovery regardless of use?

Mr. Vollmer: The act states that charges may be imposed on a ship whether or not a service is actually provided to that ship. We have addressed the question of whether this, in fact, is creating a tax and whether Parliament should be delegating the power to tax essentially to the Civil Service.

Senator MacDonald (Halifax): In that same paragraph you say:

> It is also clear that such a fee would be imposed, in addition to the charges which are already made, for some general services through the use of canal tolls, harbour dues, mooring fees and et cetera.

Mr. Vollmer: We are already paying identifiable charges. If you use a canal, then we have no objection to contributing to the upkeep of that canal.

Senator MacDonald (Halifax): In addition to the charges which are already made.

Mr. Vollmer: Well, we feel that they certainly will, through whatever means, charge twice.

Senator MacDonald (Halifax): But would you agree that that is an assumption?

Mr. Vollmer: We have been left so much in the dark that we have been left with assumptions only.

Senator MacDonald (Halifax): But that is an assumption.

Mr. Vollmer: It is an assumption, but it is based on more than mere guess work. We do not foresee the federal government abandoning canal fees for an overall user fee on boats. We see them maintaining the existing fee and adding a new fee.

Senator MacDonald (Halifax): You make no reference to a consultative process.

Mr. Vollmer: There has been no consultative process. The minister has suggested that there will be an inquiry. The minister stated before the House committee that he would not proclaim clause 4 until January 1, 1987 and that he would not make any regulations under clause 4 until January 1, 1988.

[*Traduction*]

navigation commerciale, soit pour le transport du grain, des automobiles, de l'acier, et ainsi de suite.

Dans mon premier exposé, j'avais mentionné—et je crois que nous sommes toujours d'accord sur ce point—que les producteurs de grain bénéficient autant des aides à la navigation que les navigateurs de petites embarcations. Ils les utilisent à des fins différentes, car à leur façon, ils contribuent à l'essor économique. Mais dire que la Canada Steamship Lines a utilisé 8 228 aides à la navigation cette année et qu'on lui doit deux dollars pièce environ pour leur entretien, créerait d'énormes difficultés. Nous craignons, quoique le ministre ait annoncé la tenue d'une enquête publique à cet égard, qu'on instaure un système administratif extrêmement complexe et, selon nous, inéquitable en soi pour faire la répartition des coûts.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le recouvrement des coûts est-il effectué sans égard à l'utilisation?

M. Vollmer: Selon la loi, des droits peuvent être imposés à un navire, qu'un service lui soit effectivement fourni ou non. Nous nous sommes demandé si le gouvernement ne créait pas ainsi une taxe et si le Parlement ne devrait pas essentiellement déléguer le pouvoir de percevoir des taxes à la Fonction publique.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous dites dans le même paragraphe:

> Il est également clair qu'un tel droit serait imposé en addition aux frais déjà payables pour certains services généraux par le biais des péages des canaux, droits portuaires, droits de mouillage, etc.

M. Vollmer: Nous payons déjà des frais identifiables. Nous n'avons pas d'objection, par exemple, si nous utilisons un canal, à contribuer à son entretien.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En sus des droits déjà exigés?

M. Vollmer: Nous avons de toute façon l'impression qu'ils vont doubler les droits, par un moyen ou un autre.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais ce n'est qu'une supposition, vous en convenez, n'est-ce pas?

M. Vollmer: On nous a donné si peu d'informations que nous en sommes réduits aux conjectures.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous admettez donc qu'il s'agit d'une conjecture.

M. Vollmer: Ce n'est toutefois pas une simple conjecture. Nous ne voyons pas pourquoi le gouvernement fédéral supprimerait le péage des canaux pour imposer un droit d'utilisation global pour tous les bâtiments. Selon nous, il va maintenir les frais existants et en imposer d'autres.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous n'avez pas parlé d'un processus de consultation.

M. Vollmer: Il n'y a pas eu consultation. Le ministre a laissé entendre qu'il y aura une enquête. Il a déclaré devant le comité de la Chambre qu'il ne promulguerait pas l'article 4 avant le 1er janvier 1987 et n'établirait pas de règlement en vertu de cet article avant le 1er janvier 1988. Il dit en fait ceci: «Adoptons

[*Text*]

This is, in effect, saying, "Pass the bill now the way it is and then we will talk about how we get you later."

Senator MacDonald (Halifax): I am with you in that particular regard. I do not like enabling clauses any more than anybody else does. With regard to administrative difficulties of cost recoveries, you say that the federal government intends to go further than registered craft to include licenced vessels and to extend the information base and presumably the licensing requirements to include all vessels which are not now required to be licensed. That is another assumption is it not?

Mr. Vollmer: In his initial testimony as it is recorded, the minister stated that he was very interested in receiving moneys from all craft on the water. One of the amendments we felt we were successful with was removing the word "vessel" from clause 4 which in essence exempts row boats, canoes and other manually propelled craft. This is a great step forward because we feel that trying to charge them for dredging is ludicrous. However, the definition of ship, as we have said, is so broad now that registered craft form a very small number of the 2.3 million craft. In fact the licensing system as it currently exists only starts at vessels having more than 10 horse power engines. Many small sail boats and obviously the entire sail board community will be potential targets. The minister has stated that he wants to see a broad base for cost recovery. We must assume that he is speaking specifically of these people.

Senator MacDonald (Halifax): In reference to the contrast of the task force recommendations with clause 4 you say that clause 4 of the bill implies the establishment of an entirely new system to provide an information base for general cost recovery without providing any benefit or type of protection or documentation to the small vessel owner, etc. You use the word "imply." Is that not both an implication and an assumption?

Mr. Vollmer: I guess we are trying to work both of them into the same argument. We have been trying for a long time to revamp the existing licensing system and the existing registration system. The existing licensing system provides a means of identification only. The system is a manual one and the vessel is licensed at a customs house. The licence costs nothing. There is no central access. For instance, if a licensed vessel were found adrift on the weekend, the police would have to wait until Monday morning when the customs house opened to find out who the owner is. It is highly inefficient. It is not a service to the public, and it is costing all of us money.

On the other hand, the registration system provides title, very much like a real property system. It provides a method for registering mortgages and liens against a vessel, which is of great concern to the marine trades in Canada. It also provides a means of identification through unique names and ports of registry. We would like to see that system simplified, perhaps

[*Traduction*]

maintenant le projet de loi et nous verrons plus tard quelles mesures nous vous imposerons».

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je suis tout à fait d'accord avec vous en ce sens. Je n'aime pas particulièrement les articles habilitants, comme personne d'ailleurs. Pour ce qui est des difficultés administratives que pourrait présenter le recouvrement des coûts, vous dites que le gouvernement fédéral a l'intention d'imposer des droits non seulement aux bâtiments immatriculés, mais aussi aux bâtiments assujettis à l'émission d'un permis, d'étendre la base d'information et probablement d'exiger un permis pour tous les bâtiments pour lesquels il n'est pas actuellement exigé. C'est une autre supposition, n'est-ce pas?

M. Vollmer: Selon le compte rendu de son premier témoignage, le ministre entend percevoir une somme de toute embarcation naviguant sur l'eau. L'un des amendements que nous estimons avoir réussi à faire adopter a permis la suppression du mot «navire» de l'article 4, mot qui n'incluait pas, essentiellement, les embarcations à rames, les canoës et d'autres embarcations propulsées manuellement. C'est un grand pas en avant, car essayer de leur imposer des droits pour le dragage est, selon nous, ridicule. Toutefois, la définition de bâtiment, je le répète, est maintenant si large que les bateaux immatriculés ne constituent plus qu'une très petite proportion des 2,3 millions de bateaux canadiens. Le système d'émission de permis actuel ne s'applique qu'aux bâtiments de plus de dix chevaux vapeur. Les propriétaires de petits bateaux à voile et de planches à voile risquent de toute évidence d'être touchés. Le ministre a affirmé vouloir que le recouvrement des coûts soit effectué auprès du plus grand nombre possible de bâtiments. Nous devons supposer qu'il faisait précisément allusion à ces gens.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous dites, en ce qui a trait à la divergence entre l'article 4 et les recommandations du groupe d'étude, que l'article 4 du projet de loi implique l'établissement d'un système entièrement nouveau permettant l'élaboration d'une base d'information pour le recouvrement général des coûts, qui n'offrirait aucun avantage aux propriétaires de petits bâtiments . . . Vous utilisez le mot «impliquer». Ne s'agit-il pas aussi d'une supposition?

M. Vollmer: Vous avez peut-être raison. Nous essayons depuis longtemps de refondre les systèmes d'émission de permis et d'immatriculation. Le système actuel ne permet que d'identifier les bâtiments. Le permis, écrit à la main, est délivré aux bureaux de la douane. Il ne coûte rien. Il n'y a aucune base centrale de données. Par exemple, si l'on trouve un navire à la dérive pendant le week-end, la police doit attendre l'ouverture du bureau de la douane le lundi matin pour en connaître le propriétaire. Ce système est très inefficace. Il ne constitue pas un service au public et nous coûte à tous de l'argent.

Par ailleurs, le système d'immatriculation permet de doter les bâtiments d'un titre, pratiquement selon le même principe qu'un système d'immatriculation des biens immobiliers. Il s'agit d'une méthode d'enregistrement des hypothèques et des sûretés réelles prises sur un bâtiment, question qui préoccupe énormément la marine marchande du Canada. C'est égale-

[*Text*]

by the creation of a small vessel register, which would provide adequate title protection, adequate protection to people who have loaned money or have done work on a boat and the creation of an active, ongoing computer based system of identification.

We have stated and will continue to do so that we are willing to pay for these services. We see them as a tremedous step forward, as being a useful, identifiable service for which we would be willing to pay, not necessarily on an annual basis but on a use basis, much the same as the current registry where when you register the mortgage on a ship registry you pay a filing fee and if you change the ship's name, you pay an appropriate fee. We view this as being an excellent way of improving a system which right now is costing everybody money. It is much the same as the canal fees in that it is an identifiable charge that we are very happy to pay. It is much the same as the radio licence fees, which provide a very useful service and we are supporting directly. Many of these other charges, though—for example dredging—would be very difficult to apportion. The same applies to most of the navigation aids. It is very difficult to determine who is using how much of what. For example, if a fellow keeps an outboard on the Rideau or Ottawa River, how much should he pay? What services is he using? Can you provide a fair system and can you provide one that is bureaucratically simple?

Senator MacDonald (Halifax): I was more or less referring to the matters that come under the Coast Guard and not necessarily referring to matters of the fisheries or the small craft harbours, dredging or things of that nature.

Mr. Vollmer: A tremedous number of these services fall under the Coast Guard's purview—certainly the provision of navigation aids.

Senator MacDonald (Halifax): I did not think that the Coast Guard was involved in the dredging of small craft harbours.

Mr. Vollmer: We understand from testimony before the House hearings that dredging is now charged back to the Coast Guard.

Senator MacDonald (Halifax): On the delegation of the taxing power, are you sure you are using the right language there. I did not realize that this was considered to be a tax. There is no ways and means motion with regard to this bill.

Mr. Vollmer: Again, we feel the implication of a broad charge to a group which cannot be identified as directly using the service, implies that it is in fact a tax, whether or not it is framed as a tax. We have addressed this concern to this committee because we feel that this committee may be better able to decide whether this is a tax and, if it is, whether they want to be delegating the power. We have raised the question but we cannot answer it.

[*Traduction*]

ment une méthode d'identification au moyen d'un nom exclusif et de ports d'immatriculation. Nous aimerions que ce système soit simplifié, peut-être par la création d'un registre des petits bâtiments qui permettrait de protéger efficacement les titres, les bailleurs de fonds ou ceux qui ont effectué des travaux sur un bateau ainsi que de créer un système informatisé permanent et actif d'identification.

Nous l'avons dit et le répétons, nous sommes prêts à payer pour ces services. Il s'agit pour nous d'un énorme progrès, de l'institution d'un service utile et identifiable pour lequel nous serions prêts à payer, pas nécessairement sur une base annuelle, mais au fur et à mesure que nous l'utiliserons au même titre que nous versons actuellement un droit de dépôt pour enregistrer une hypothèque sur le registre d'un navire et payons certains droits pour faire changer le nom d'un bâtiment. C'est selon nous une excellente façon d'améliorer un système qui coûte actuellement de l'argent à tout le monde. Ainsi, il y a d'autres frais identifiables que nous sommes heureux de payer comme les droits d'utilisation des canaux et les redevances radiophoniques, qui sont des services très utiles. Par contre, il serait fort difficile de répartir un grand nombre de ces autres droits, ceux exigés pour le dragage par exemple. Il en est de même pour la plupart des aides à la navigation. Il est très difficile de déterminer qui les utilise et dans quelle mesure. Par exemple, quels sont les droits dont devrait s'acquitter la personne qui utilise un hors-bord sur les rivières Rideau ou Outaouais? Quels services utilise-t-elle? Pouvez-vous établir un système équitable et simple à administrer?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je faisais plus ou moins allusion aux questions relevant de la Garde côtière et pas nécessairement à celles de la pêche ou des ports de plaisance, du dragage ou d'autres questions de ce genre.

M. Vollmer: Un très grand nombre de ces services relèvent de la Garde côtière, notamment celui des aides à la navigation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je ne crois pas que la Garde côtière ait quelque chose à voir avec le dragage de ports de plaisance.

M. Vollmer: Sauf erreur, d'après les témoignages que nous avons entendus lors des séances du comité de la Chambre, les frais de dragage sont maintenant imputés à la Garde côtière.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En ce qui a trait à la délégation du pouvoir de taxation, êtes-vous sûr d'avoir utilisé les termes qu'il faut. Je ne savais pas que l'on considérait ces droits comme une taxe. Aucun avis de voies et moyens n'a été publié à l'égard de ce projet de loi.

M. Vollmer: Nous estimons qu'un droit imposé à un groupe qui n'utilise pas directement le service constitue en fait une taxe bien qu'on ne l'ait pas appelée ainsi. Nous avons soumis ce problème au comité parce qu'il est, selon nous, le mieux placé pour décider s'il s'agit d'une taxe et, le cas échéant, s'il y a lieu de déléguer ce pouvoir. Nous avons soulevé cette question, mais ne pouvons y répondre.

[*Text*]

The Chairman: Do you have any statistics on the percentage of your membership who have been involved in voluntary search and rescue matters?

Mr. Vollmer: A very large segment of the small vessel community acts through the Canadian Marine Rescue Auxiliary. They contribute their boats and their time, basically for the cost of their fuel, in helping with search and rescue. We feel that it is a very worthwhile activity.

The Chairman: They are of great assistance to the Coast Guard in saving them money.

Mr. Vollmer: We believe they are. I believe they are involved in some 24 per cent of the calls now, certainly at a very much reduced cost to a dedicated resource.

The Chairman: I was a search and rescue master for 24 years in Quebec and never charged anything. Many of my friends who operate their boats there have done the same thing. I hope that this will be taken into consideration.

Mr. Vollmer: It appears that the government is intent on raising money and not in being particularly polite about where it gets it from.

Mr. Taylor: I sit on this council, but I am also a member of the Canadian Power and Sails Squadron. I am the national administrative officer. We educate some 10,000 to 15,000 boaters per year. The minister did say, as did the Nielsen Report, that if it was not for the existing volunteer organizations—of which, as shown on our Council of Boating Organizations, most of the sixty of those organizations are in fact volunteer organizations, whether they be canoe, sail or power—there would be no boating safety in Canada whatsoever. The present state of the small vessel regulations would not exist. It would be a catastrophic situation. We are very much in favour of user fees in those areas where we take advantage of and use the facilities. But the universality of the charges in clause 4, the fact that the minister has stated that not only was he interested in the O & M side of the house but that he was also looking for capital recovery have made us a little bit apprehensive. He started to talk about services, including aids to navigation and sounding as well as facilities. When you start putting all of these things together, it becomes a very large problem. If it ever was universally prepared, it then, in fact, I would suggest, becomes a tax on a sport, and that is our main concern with clause 4.

Senator MacDonald (Halifax): What bothers me is the fact that if it was a large amount, if it was really hurtful and gave a real recovery, I would be a lot happier with it. However, here we are talking about a lousy recovery of $25 million out of a budget of some $700 million. I do not want to be unfair to the bureaucracy but you could spend that in trying to put a thing like this in place. The Auditor General has been at this now a couple of times to get more money from the marine mode and so on and get them to pay more, et cetera. However, here we are talking about a lousy $25 to $30 million out of a Coast

[*Traduction*]

Le président: Savez-vous quel pourcentage de vos membres ont participé bénévolement à des activités de recherche et de sauvetage?

M. Vollmer: Un très grand nombre de plaisanciers viennent en aide au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Ils donnent leurs bateaux et leur temps, contre, en somme, le remboursement du carburant utilisé, pour venir en aide aux équipes de recherche et de sauvetage. C'est selon nous une activité très louable.

Le président: Ils aident énormément la Garde côtière en lui permettant d'épargner de l'argent.

M. Vollmer: Nous croyons qu'ils l'aident énormément. Je crois savoir qu'ils prennent maintenant part à quelque 24 p. 100 des appels à un coût certainement très bas pour une si précieuse ressource.

Le président: Je me suis consacré à la recherche et au sauvetage pendant 24 ans au Québec sans exiger aucune rémunération. Un grand nombre de mes amis ont fait la même chose. J'espère que cela sera pris en considération.

M. Vollmer: Il semble que le gouvernement veuille se procurer de l'argent, peu lui importe la façon de s'y prendre.

M. Taylor: Je siège à ce conseil, mais suis également membre du Canadian Power and Sails Squadron. J'y occupe le poste d'administrateur national. Nous enseignons la navigation à quelque 10,000 à 15,000 plaisanciers par année. Le ministre a bel et bien dit, comme on l'a également signalé dans le rapport Nielsen, que n'était-ce les organismes bénévoles qui comptent pour la plupart des 60 organisations composant notre conseil des organisations de navigation, qu'elles se livrent au canotage, à la voile, à la navigation à moteur ou à la navigation de plaisance, ne serait absolument pas sûre au Canada. Les règlements actuels de navigation de plaisance n'existeraient pas. La situation serait catastrophique. Nous sommes tout à fait en faveur de l'imposition de frais d'utilisation pour les installations dont nous profitons et que nous utilisons. Mais nous appréhendons un peu l'imposition de droits universels, comme le prévoit l'article 4, et le fait que le ministre ait déclaré qu'il n'était pas simplement intéressé à l'organisation et aux méthodes, mais qu'il favorisait le recouvrement des coûts. Il a commencé par parler de services, y compris les aides à la navigation et le dragage, de même que les installations. Lorsqu'on envisage l'ensemble de la question, le problème s'aggrave. Si l'on visait à l'universalité, ces droits deviennent en fait une taxe sur un sport et c'est ce qui nous préoccupe le plus dans l'article 4.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En fait, si ces droits étaient beaucoup plus élevés et réellement préjudiciables, s'ils permettaient le recouvrement d'une somme importante, cette mesure me satisferait davantage. Il s'agit toutefois du recouvrement de la maigre somme de 25 millions de dollars sur un budget de quelque 700 millions. Je ne veux pas porter préjudice aux administrateurs, mais ils pourraient facilement dépenser cette somme en essayant de mettre ce système sur pied. Le vérificateur général essaie depuis quelques années d'obtenir plus d'argent du secteur de la navigation et de lui imposer plus

[*Text*]

Guard budget of $800 million plus. It is a mountain of labour to bring forth a mouse. If you could get something like $300 million, I would be a lot more enthusiastic about it, if I could bring myself to believe that that was the way to go—which I am not for a second suggesting that it is, but for $20 million, as the fellow says, it is not worth turning on the lights.

Mr. Vollmer: I think $300 million would imperil the life of the goose, despite the golden egg.

Mr. Taylor: From the point of view of service provided to the pleasure craft operator, the Province of Ontario provides an inordinately larger amount per se directly towards pleasure craft operation than does the Coast Guard for the whole of the rest of Canada.

Mr. Vollmer: The OPP maintain about 128 boats to patrol and provide search and rescue and safety checks, the safety checks being a necessary part of education. Certainly that fleet is more substantial than the Coast Guard's fleet, which is dedicated to all search and rescue across Canada.

Mr. Taylor: Quebec, in fact, has started their own program to emulate the Province of Ontario, doing exactly that particular process.

Mr. Vollmer: It is in response to the fact that most of the small vessls operate in areas where there is no Coast Guard presence. The Coast Guard is limited to the three sea coasts, the Great Lakes and Lake Winnipeg.

The Chairman: Besides that, there are regulations, for example in the St. Lawrence River between Father Point and Montreal, where small boats with a draft of less than nine feet are not allowed to use the buoyed channel. They have to keep away out of it. That is another problem. You must also have some regulations on the lakes.

Mr. Vollmer: Yes, very much so. There is a whole range of Coast Guard services which we cannot use. Certainly, all of the inspections. The vast majority of the Coast Guard service is aimed at big shipping. We have no complaint with that. It is an important part of Canada's economic mien. If we are to be a trading nation, then we have to have some sort of maritime activity. However, to expect a group which is not being served to pay, and even in situations where the government is attempting to extend the certification of mariners to small passenger boats, and particularly small work boats, is ludicrous. Every marine and yacht club has sort of a bum boat which takes two men around who are cleaning out docks and putting boats into the water and stuff like that. To expect them to have some sort of certification will cost the Coast Guard money and is not going to do, to be blunt, a damn thing for anyone.

On the one hand, we have cost recovery; on the other hand, we have the bureaucracy apparently expanding their territory rather radically. It was only with a great deal of public pressure that the Coast Guard suggested that they did not wish to certify pleasure craft. When the minister first spoke on this

[*Traduction*]

de droits. Or, il ne s'agit ici que de 25 à 30 millions de dollars sur un budget d'au moins 800 millions de dollars. C'est beaucoup de travail pour bien peu. S'il était question de recouvrer quelque 300 millions de dollars, je serais beaucoup plus enthousiaste, en autant que j'arrive à me persuader que ce soit la bonne méthode à employer, ce dont je ne suis absolument pas convaincu, mais pour 20 millions de dollars, comme l'a dit le témoin, cela na vaut pas la peine de se donner tant de mal.

M. Vollmer: Je crois que 300 millions de dollars mettraient en danger la poule aux œufs d'or.

M. Taylor: Pour ce qui est des services offerts aux navigateurs de plaisance, l'Ontario affecte une somme excessivement plus élevée à la navigation de plaisance que la Garde côtière pour le reste du Canada.

M. Vollmer: La police provinciale de l'Ontario possède quelque 128 bâtiments de patrouille et offre des services de recherche et de sauvetage de même que de vérification de sécurité, ces derniers étant nécessaires à la formation des navigateurs. Cette flotte compte de toute évidence beaucoup plus de bâtiments que celle de la Garde côtière qui est responsable de toutes les activités de recherche et de sauvetage du Canada.

M. Taylor: Le Québec a mis sur pied un programme de ce type pour imiter l'Ontario.

M. Vollmer: C'est parce que la plupart des plaisanciers naviguent dans des régions où la Garde côtière n'est pas présente. En effet, la Garde côtière n'assure des services qu'au large des trois côtes, sur les Grands Lacs et le lac Winnipeg.

Le président: Qui plus est, selon certains règlements, sur le fleuve Saint-Laurent entre Father Point et Montréal, par exemple, les petits bâtiments dont le tirant d'eau est inférieur à neuf pieds ne peuvent emprunter un canal balisé. Ils doivent s'en tenir éloignés. C'est un autre problème. Il faut également établir des règlements pour la navigation sur les lacs.

M. Vollmer: Oui, absolument. Il y a toute une gamme de services de la Garde côtière que nous ne pouvons utiliser. Tous les services d'inspection, par exemple. La grande majorité des services de la Garde côtière est axée sur la marine marchande. Nous ne nous en plaignons pas, car c'est une activité économique importante au Canada. Si nous voulons être un pays commerçant, il nous faut nous livrer à une certaine activité maritime. Toutefois, il est ridicule de s'attendre à ce qu'un groupe ne profitant pas d'un service en fasse les frais et que le gouvernement puisse exiger un certificat des pilotes de petits bâtiments à passagers et de bâtiments de service. Tous les clubs nautiques et de yachting disposent de bateaux de service dans lesquels deux hommes se déplacent pour nettoyer les cales sèches et mettre les bateaux à l'eau. Exiger qu'ils soient munis d'un certificat va coûter de l'argent à la Garde côtière et ne va fichtrement rien apporter à personne.

Nous avons d'une part le recouvrement des coûts et, d'autre part, une bureaucratie étendant semble-t-il son territoire assez radicalement. C'est seulement après avoir fait l'objet de nombreuses pressions de la part du public que la Garde côtière a indiqué qu'elle ne désirait pas exiger des navigateurs de plai-

[*Text*]

bill, it was made very clear that they wanted to charge all vessels and they wanted to certify the operators of all vessels, down to and including sailboats, which was ludicrous. It would have been a bureaucratic nightmare; it would have been unenforceable and it still would not deal with the problem boaters. The public, when apprised of this, rose up on their hind legs and said: "No," and the House committee has seen fit to amend the bill to exclude pleasure craft.

However, the question of work boats has not been, we feel, properly addressed. It certainly is an important economic activity in Canada, and to expect an operator with two chain-falls in the ubiquitous aluminum outboard who is going to put someone's boat in the water, to have a captain's paper is mind-boggling.

Senator Turner: This weekend, the Toronto Marine Police and Rescue Squad and the Royal Canadian Air Force spent Sunday, Monday and to-day, and will spend perhaps all day tomorrow searching off the coast of Scarborough, Ontario, looking for four people who went out on Saturday in a small 14 or 16-foot boat in five foot waves. The water temperature was 40 degrees. In your opinion, who should pay for these very high search and rescue costs? The sergeant of police was on television tonight and said that it is extremely costly.

Mr. Vollmer: Yes, I would agree that it is tremendously expensive, and I would suggest that people who are operating in a negligent manner obviously bear some responsibility. It is my understanding that the provision of search and rescue in situations such as this is an international obligation. It is certainly one that is addressed in the Canada Shipping Act, because other vessels are required to stand by.

The vast majority of search and rescue involving small boats is, fortunately, less costly but the commercial operator who gets into trouble probably spends the same amount of money. We have a tremendous number of fishing boats who get into trouble; we have oil rigs that do not float the right way up and there are tremendously grievous accidents. I believe that the possibility for real accidents will always exist, true accidents, but obviously the vast majority of these accidents are caused by negligence. We feel the solution to this is not, perhaps, trying to charge people for their negligence but rather to educate them to avoid the situation in the first place. They should not have gone out, plainly and simply.

Senator Turner: Would you have gone out in a small boat with the waves five feet high?

Mr. Vollmer: It depends on the small boat.

Mr. Taylor: Senator, it is a difficult question, when a distress situation presents itself, as to whether there was negligence on the part of the operator. I think if we equate that particular incident—and I saw it myself tonight on television—to

[*Traduction*]

sance qu'ils obtiennent un certificat. Or, lorsque le ministre s'est prononcé pour la première fois sur ce projet de loi il a dit très clairement qu'il voulait imposer des droits à tous les bâtiments et exiger la délivrance de certificats pour tous les navigateurs, les adeptes de la voile y compris, ce qui est ridicule. Cette mesure aurait été un vrai cauchemar administratif, impossible à mettre en application et n'aurait pas réglé le problème des navigateurs. Dès que le public a été mis au courant des intentions du ministre, il a vite protesté et le comité de la Chambre a jugé bon de modifier le projet de loi pour exclure les bâtiments de plaisance.

La question des bateaux de service n'a toutefois pas à notre avis été réglée. C'est bien sûr une activité économique importante au Canada, et exiger d'un navigateur chargé de mettre des bateaux à l'eau et se déplaçant en hors-bord d'aluminium qu'il possède un certificat de capitaine est aberrant.

Le sénateur Turner: Cette fin de semaine même, la police maritime et l'escouade de sauvetage de Toronto ainsi que les forces aériennes ont passé la journée de dimanche, de lundi et aujourd'hui—et consacreront peut-être toute la journée de demain—à chercher le long de la côte de Scarborough, Ontario, quatre personnes qui sont parties en mer samedi dans un bateau qui ne faisait pas plus de 14 ou 16 pieds, malgré les vagues hautes de 5 pieds. La température de l'eau était de 40 degrés. A votre avis, qui devrait assumer ces coûts très élevés de recherche et de sauvetage? Le sergent de police a dit ce soir à la télévision que ce service était extrêmement coûteux.

M. Vollmer: En effet, je conviens qu'il est extrêmement coûteux et il me semble que les exploitants négligents doivent assumer une certaine part des responsabilités. Je crois que la prestation de services de recherche et de sauvetage dans des situations pareilles est une obligation internationale, manifestement prévue dans la Loi sur la marine marchande du Canada, puisque d'autres bâtiments doivent se tenir prêts à participer.

Heureusement, la plupart des services de recherche et de sauvetage de petites embarcations sont moins coûteux mais l'exploitant commercial qui se trouve en difficulté dépense certainement autant. D'innombrables bateaux de pêche se trouvent à un moment ou à un autre en difficulté; certaines plates-formes pétrolières ne flottent pas convenablement, et le nombre d'accidents graves est extrêmement élevé. A mon avis, le risque de véritables accidents sera toujours présents, mais, la grande majorité de ces accidents est manifestement due à de la négligence. Nous estimons que la solution consiste peut-être à informer les gens pour qu'ils apprennent à éviter les situations difficiles, et non à leur faire payer pour négligence. Ces quatre personnes n'auraient pas dû quitter la terre ferme, purement et simplement.

Le sénateur Turner: Auriez-vous mis à l'eau un petit bateau si les vagues s'élevaient à 5 pieds?

M. Vollmer: Tout dépend du petit bateau.

M. Taylor: Sénateur, il est difficile de déterminer, dans une situation de détresse, s'il y a eu négligence de la part de l'exploitant. Je crois que nous associons cet incident particulier—et j'en ai vu moi-même un compte rendu à la télévision ce

[*Text*]

the typical small aircraft operator—and I happen to be involved with the department that looks after the aircraft side of things—it is a hard way to recover costs. However, the Coast Guard have stated, and I agree with them, that in non-distress situations, situations where persons are using the facility of the Coast Guard to bring them home when they have a problem with fuel, or battery or transmission or mechanical difficulty or what have you, in pure nondistress situations that they, in fact, are users and they should be charged accordingly for the service that the Coast Guard provides. It is very much like using a tow truck, and we support that fully.

Senator Turner: Do you think that all Canadian taxpayers should pay for a service which they do not themselves all enjoy?

Mr. Vollmer: Perhaps another analogy might be the provision of medical care in Canada. We do not charge smokers extra for all of their operations; we do not charge alcoholics for all of their operations. Health care is provided as a public service and is charged off as a public service. Search and rescue is much like emergency health care.

Senator Turner: Should there not be some cost recovery to offset the expenses generated by the high cost of search and rescue?

Mr. Vollmer: I would suggest that the $250 million a year that is being generated through the activities of the small vessel community, in some way, or a general tax would, I would hope, go to cover some of these costs.

Mr. Taylor: There is another particular area that could be looked at, and I think perhaps another area that has not really supported us as volunteer organizations, and that is the insurance side of the house. The insurance companies take an inordinate amount of money from us. They do pay out, of course, but in situations such as the one in Toronto, perhaps the cost could be compensated through the insurance that the individual should be carrying on his vessel.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator MacDonald (Halifax): What Senator Turner referred to does not impact on the discussion about search and rescue.

Mr. Vollmer: No, the user fees they are talking about in clause 4 specifically exclude emergency search and rescue. It is an international obligation that this service be provided, at least I believe it is an international obligation that this service be provided.

The Chairman: It is a maritime tradition to provide rescue at sea free of charge.

If there are no further questions, I thank the witnesses for their attendance and presentation.

Mr. Vollmer: I thank the members of the committee for their attention.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

soir—, à la situation de l'exploitant typique d'un petit aéronef; je travaille moi-même pour le ministère qui s'occupe de la réglementation aérienne, et je puis vous dire qu'il est très difficile de recouver les coûts. Toutefois, la garde cotière a déclaré, et je suis d'accord avec elle, que lorsque des pilotes recourent au service des garde-côtes pour rentrer chez eux lorsqu'ils manquent d'essence, ou qu'ils ont des ennuis de batterie, de transmission ou toute autre difficulté d'ordre technique, sans pour cela être en détresse, ils sont, de fait, des utilisateurs et devraient payer en conséquence pour les services que fournissent la garde cotière. C'est tout à fait semblable à un service de remorquage, et nous souscrivons entièrement à ce principe.

Le sénateur Turner: Croyez-vous que tous les contribuables canadiens devraient payer pour un service dont ils ne bénéficient pas eux-mêmes?

M. Vollmer: Peut-être trouveriez-vous une analogie dans la prestation de soins de santé au Canada. Nous n'imposons pas de frais supplémentaires aux fumeurs et aux alcooliques qui ont besoin de traitement. Les soins de santé sont un service public et sont facturés à ce titre. Les services de recherche et de sauvetage sont en beaucoup de points semblables à un service de soins d'urgence.

Le sénateur Turner: Ne serait-il pas possible d'instaurer un mécanisme de recouvrement des coûts pour compenser les dépenses élevées qu'entraînent les services de recherche et de sauvetage?

M. Vollmer: J'aimerais proposer que le montant de 250 millions de dollars que génèrent chaque années les activités des propriétaires de petits bâtiments soit imposé d'une façon qui permette de recouvrer certains de ces coûts.

M. Taylor: Il est un autre secteur que l'on pourrait prendre en considération et qui ne nous a pas vraiment appuyés en tant qu'organismes bénévoles; je veux parler des compagnies d'assurance. Nous versons des sommes énormes aux compagnies d'assurance, lesquelles, à leur tour, versent des prestations mais, dans des cas comme l'affaire de Toronto, le coût pourrait être compensé par la prime d'assurance contractée par le propriétaire du bâtiment.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le point qu'a soulevé le sénateur Turner n'influe-t-il pas sur le débat sur la recherche et le sauvetage.

M. Vollmer: Non, car les droits dont il est question à l'article 4 excluent expressément les services de recherche et de sauvetage d'urgence. La prestation de service est une obligation internationale, du moins c'est ce qu'il me semble.

Le président: C'est une tradition d'assurer un service de sauvetage en mer sans frais.

Si vous n'avez aucune autre question, je remercierai les témoins de leur présence et de leur exposé.

M. Vollmer: Je voudrais remercier les membres du Comité de l'attention qu'ils ont bien voulu nous accorder.

Levée de la séance.

APPENDIX "TC-16-A"

LANGLOIS TRUDEAU TOURIGNY

AVOCATS

Montreal, September 30th, 1985

Mr. Maury Sjoquist
Canadian Merchant Service Guild
1150 Morrison Drive
Ottawa (Ontario)
K2H 8S9

Dear Maury:

I have received a full reply to our letter of October 30th, 1984 in the enclosed letter addressed to me on August 23rd 1985 by T. J. Stephen.

You will note that all our concerns have been addressed save one i.e., the overlapping requirement of the proposed V.T.S. Regulations and of the Charts and Publications Regulations. This latter point is a major concern and I need your instructions before answering on what we consider our position.

In the meantime, I have merely acknowledged receipt of the letter.

Yours truly,

LANGLOIS TRUDEAU TOURIGNY
RAYNOLD LANGLOIS, Q.C.
RL/mcc

Encl.
C.c. Captain Michel Pouliot.

Place de Ville
Tower A, 6th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

August 23, 1985

Mr. Raynold Langlois, Q.C.,
Langlois, Trudeau, Tourigny,
Avocats,
127, rue St-Pierre,
Montréal, Québec.
H2Y 2L6

Re: VTS Regulations (October 30, 1984 draft)
Your file 14002 036

Dear Mr. Langlois:

My letter of March 27, 1985 acknowledged receipt of your comments on the October 30, 1984 draft VTS Regulations and a detailed response was promised once all industry comments had been evaluated.

APPENDICE «TC-16-A»

LANGLOIS, TRUDEAU, TOURIGNY

AVOCATS

Montréal, le 30 septembre 1985

Monsieur Maury Sjoquist
Guilde de la marine marchande du Canada
1150, Promenade Morrison
Ottawa (Ontario)
K2H 8S9

Monsieur,

La lettre du 23 août 1985 ci-joint m'a été adressée par M. T.J. Stephen. Elle répond à toutes les questions de notre lettre du 30 octobre 1984.

Vous constaterez par vous-même que tous les points soulevés ont été abordés sauf un, à savoir le chevauchement des dispositions du projet de Règlement sur les Services de trafic maritime (STM) et du Règlement relatif aux cartes et publications. Ce point nous préoccupe encore grandement et je dois avoir vos instructions avant de donner une réponse sur ce que nous considérons être notre position.

Entre temps, j'ai accusé réception de la lettre.

Avec l'expression de mes salutations distinguées.

LANGLOIS TRUDEAU TOURING
Raynold Langlois, c.r.

P.j.
C.c.: Cap. Michel Pouliot

Place de ville
Tour A, 6e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Le 23 août 1985

Monsieur Raynold Langlois, c.r.
Langlois, Trudeau, Tourigny
Avocats
127, rue St-Pierre
Montréal (Québec)
H2Y 2L6

Objet: Règlement sur les systèmes du trafic maritime (projet du 30 octobre 1984)
Votre référence: 14002 036

Monsieur,

Dans ma lettre du 27 mars 1985, j'accusais réception de vos observations sur le projet de Règlement sur les systèmes du trafic maritime, du 30 octobre 1984, et je vous promettais une réponse détaillée après étude de toutes les remarques de l'industrie.

Together with our legal advisors, my staff has carefully considered all of your comments and suggested changes, and we now wish to inform you of our standpoint.

C.S.A. Amendments

—Your concerns with respect to the proposed amendments will be addressed in that it is intended to have specific enabling provisions for the regulations in the amendments.

—It is anticipated that the C.S.A. amendments will detail the limits of authority accorded to VTS. The amendment will likely not specify the division of authority between VTS, masters, officers and pilots other than to ensure the authority of VTS does not in any way conflict with any other authority or their traditional relationships.

—The penalty provisions of the VTS Regulations will be modified along the lines you suggest.

—Your understanding that adoption of the VTS Regulations will follow adoption of the amendments to the Canada Shipping Act is correct.

October 1984 Draft

With respect to Sections 1 to 6 inclusive, it is noted that there are no points of contention and the understandings upon which your comments are based are correct.

Section 7—Additional Reports, Paragraph (C)

While we agree the Charts and Publications contain their own enforcement provisions and understand violation or compliance with these regulations is not in all cases a statement of fact; we would prefer this provision remain in the regulation.

To clarify our intent, it should be pointed out that a master who reports that his ship is deficient in charts is not in violation of the VTS Regulations. We are not aware of any instance in the past, when a ship has reported such a deficiency to VTS, that any action has been taken by Ship Safety under the Charts and Publications Regulations provisions. The intent behind paragraph (c) is to provide special monitoring services to any ship "deficient" in charts and should it be deemed necessary by a Ship Safety inspector, VTS will attempt to assist, by having the appropriate charts placed on board by an agent or embarking pilot.

Also, while we agree a pilot may be the better judge to determine if a ship may be conducted safely with a given navigation package, it is suggested he would appreciate receiving any information concerning deficiencies in that package before boarding the ship. Therefore, we ask that either you reconsider requesting that this paragraph be deleted or suggest alternate wording which will achieve our objective.

Communication Difficulties

The Section concerning communication difficulties has been removed from the Regulations as it is intended to include these provisions in the amendments to the C.S.A.

Avec l'aide de nos conseillers juridiques, mon personnel a soigneusement examiné toutes vos observations et tous les changements que vous proposez, et nous désirons maintenant vous dire ce que nous en pensons.

Modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada

—Vos inquiétudes concernant les modifications proposées seront apaisées, puisque ces modifications comporteront des dispositions habilitantes relatives au Règlement.

—Les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada délimiteront le pouvoir accordé aux STM. Elles ne donneront probablement pas, cependant, de précisions sur le partage du pouvoir entre les STM, les capitaines, les officiers et les pilotes, si ce n'est de stipuler que le pouvoir des STM ne devrait d'aucune manière entrer en conflit avec un autre pouvoir ou perturbe les rapports traditionnels entre ces pouvoirs.

—L'article du Règlement sur les STM en matière d'amende sera modifiés dans le sens que vous proposez.

—Vous avez raison de dire que l'adoption du Règlement sur les STM suivra celle des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Avant-projet d'octobre 1984

En ce qui concerne les articles 1 à 6 inclusivement, il est noté qu'il n'y a aucun point contesté, et les suppositions dont s'inspirent vos observations sont exactes.

Article 7—Rapports additionnels, paragraphe c)

Il est vrai que le Règlement sur les cartes et publications renferme ses propres dispositions d'application; et nous comprenons aussi que la violation ou l'observation de ce Règlement n'est pas, dans tous les cas, une déclaration de fait; nous préférerions néanmoins que cette disposition demeure dans le Règlement.

Par souci d'éclaircissement, nous voulons souligner qu'un capitaine qui déclare que son navire n'a pas les cartes requises n'enfreint pas le Règlement sur les STM. A notre connaissance, la Division de la Sécurité des navires n'a jamais pris de mesures, en vertu du Règlement sur les cartes et publications, contre un navire qui aurait signalé une telle lacune. Le paragraphe *c*) vise à mettre à la disposition de toute navire «déficient» sur le plan des cartes et dans le cas où l'inspecteur de la sécurité des navires le jugerait nécessaire, des services de surveillance spéciaux que les STM lui assureraient en envoyant à bord un agent ou un pilote muni des cartes appropriées.

Tout en sachant qu'un pilote est peut-être le meilleur juge pour savoir si l'équipement de navigation d'un navire lui permet de le piloter en sécurité, il nous semble qu'il aimerait, avant de monter à bord, être informé de toute lacune en ce domaine. Nous vous demandons par conséquent, soit de revenir sur votre demande visant à supprimer ce paragraphe, soit de proposer un nouveau paragraphe qui atteindrait notre objectif.

Difficultés au chapitre des communications

L'article sur les difficultés en matière de communications a été enlevé du Règlement, puisque toutes les dispositions por-

It is believed that after reviewing your latest comments that considerable progress has been made over the years towards a mutually acceptable regulation. I would like to sincerely express my appreciation to you and your clients for sharing your professional knowledge and experience in the drafting of the VTS Regulations.

Yours truly,

T. J. Stephen,

Acting Director General,
Aids and Waterways Directorate

tant sur cette question doivent être incluses dans les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Après étude de vos dernières observations, nous estimons que des progrès considérables ont été faits au cours des dernières années sur la voie d'un règlement mutuellement acceptable. Je tiens à vous dire à quel point j'ai sincèrement apprécié que vous-même et vos clients vous fassiez profiter de vos connaissances et de votre expérience professionnelle dans la rédaction du Règlement STM.

Avec l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Le directeur général intérimaire
Aides et voies navigables
T. J. Stephen

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Transport and Communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Merchant Service Guild:

Mr. Maury R. Sjoquist, National Executive Secretary-Treasurer;

Mr. Robert F. Cook, National President;

Mr. Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots Association.

From the Council of Boating Organizations of Canada:

Mr. William F. Taylor, Member of the Executive Committee;

Mr. Michael L. Vollmer, Technical Secretary to C.B.O.C.

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

M. Maury R. Sjoquist, secrétaire-trésorier de l'exécutif national;

M. Robert F. Cook, président national;

M. Michel Pouliot, président de l'Association canadienne des pilotes de la marine marchande.

Du Conseil des organismes de navigation du Canada:

M. William F. Taylor, membre du Comité directeur;

M. Michael L. Vollmer, secrétaire technique du C.O.N.C.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 13, 1986

Issue No. 17

Third proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof"

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 13 mai 1986

Fascicule nº 17

Troisième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-75, intitulée: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz»

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28421—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, March 13, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 13 mars 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 MAI 1986
(25)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Langlois, MacDonald (*Halifax*) et Muir. (4)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Des Inuit Tapirisat du Canada:

Mme Nancy Doubleday.

De la Corporation de la Ville de Thunder Bay:

M. Jack Masters, maire; et

M. J. Cook, directeur général et administrateur en chef de la Commission du port de Thunder Bay.

De la compagnie Algoma, Dofasco, Stelco:

M. W. H. Sheffield, directeur des transports Stelco Inc.;

M. J. McAllister, vice-président, achats, matière brutes et transports, Dofasco;

M. T. P. Foley, directeur général, circulation, «The Algoma Steel Corp. Ltd» et;

M. Robert Ballantyne, directeur des relations publiques, Stelco Inc.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 13 mars 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-75, intitulée: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,—

QUE, conformément à l'article 83 du Règlement, des dépenses raisonnables de déplacement et de logement soient payées à la corporation de la Ville de Thunder Bay et à la compagnie Algoma, Dofasco, Stelco.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,—

QUE le greffier demande aux témoins de lui faire parvenir leur mémoire une semaine avant la date de leur comparution afin que les membres puissent en prendre connaissance et ainsi permettre aux témoins de tirer un plus grand avantage de leur comparution, sinon, le Comité se réserve le droit de la retarder ou de l'annuler.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 13, 1986
(25)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Bielish, Langlois, MacDonald (*Halifax*) and Muir. (4)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From Inuit Tapirisat of Canada:

Mrs. Nancy Doubleday.

From the Corporation of the City of Thunder Bay:

His Worship Mr. Jack Masters, Mayor;

Mr. J. Cook, General Manager and CEO of the Thunder Bay Harbour Commission.

From Algoma, Dofasco, Stelco:

Mr. W. H. Sheffield, Transportation Manager, Stelco Inc.;

Mr. J. McAllister, Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco;

Mr. T. P. Foley, General Manager, Traffic, Algoma Steel Corp. Ltd.;

Mr. Robert Ballantyne, Public Affairs Manager, Stelco Inc.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated March 13, 1986, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-75, intituled, "An Act to amend the Canadian Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof."

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

THAT in accordance with Rule 83, the Corporation of the City of Thunder Bay and Algoma, Dofasco, Stelco be reimbursed for all reasonable living and travel expenses incurred by their representatives.

The question being put on the motion, it was agreed to.

It was agreed,—

THAT the Clerk ask witnesses to submit briefs one week before the date they are due to appear: in this way the members of the Committee would be able to read submissions in advance and the witnesses would derive greater benefit from appearing; should a witness fail to submit a brief in time, the Committee reserves the right to postpone or cancel the witness's appearance.

A 22 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

At 10:03 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 13, 1986

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to examine the subject matter of Bill C-75, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: The first witnesses this evening are the Inuit Tapirisat of Canada. They are represented by Mrs. Nancy Doubleday.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, before we begin, may I point out that it would be infinitely easier if the members of the committee could in some way receive the briefs of the witnesses in advance of the hearings. Of the three groups of witnesses we are to hear tonight two of the groups have just submitted briefs to us and one has not. I do not know how the testimony this evening will differ from that which was given to the House of Commons committee. I feel that if we are to do our job properly and to take a keen interest in the points being made by the witnesses, it would be good if we had the briefs at least 24 hours in advance of the hearings so that we could acquaint ourselves with the points and be able to ask questions. I hope that you and the clerk will insist on that in the future.

The Chairman: I take note of your point.

Mrs. Doubleday, I understand that you have some opening remarks.

Mrs. Nancy Doubleday, Inuit Tapirisat of Canada: Mr. Chairman, I appreciate the comments of the member of the committee, and I understand the situation very well. The purpose of appearing before you—and I thank you for this opportunity to do so—is really to continue the statement made before the House of Commons committee. I do not wish to repeat those remarks at this time. They are on the record and obviously persons like yourselves are aware of them. I shall just say that the observations and concerns raised at that time are still concerns of the Inuit Tapirisat of Canada.

The Inuit Tapirisat of Canada represent the Inuit or Eskimo people of the high Arctic. Some 16,000 people are represented by our organization, and there are many other regional and other interest group organizations with which we work. The consensus I shall try to present to you reflects the concerns of the various regions in which the Inuit live. I will try to be brief so that you may have an opportunity to ask as many questions as you would like at this time.

With reference to the point of departure from the statements made before the House of Commons committee, I would like to say that one of the things the Inuit would like to see is an authority for the offshore in Canada which would regulate the use of the Arctic waters, which would take into consider-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 13 mai 1986

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour examiner la teneur du projet de loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Les premiers témoins de ce soir sont les Inuit Tapirisat du Canada, qui sont représentés par Mme Nancy Doubleday.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, avant que nous ne commencions, puis-je me permettre de signaler que cela faciliterait beaucoup la tâche du comité si les mémoires des témoins nous étaient remis avant les audiences. Des trois groupes de témoins qui comparaissent ce soir, deux viennent de nous remettre leur mémoire, tandis que l'autre ne l'a pas encore fait. J'ignore dans quelle mesure les témoignages de ce soir vont différer de ceux présentés devant le comité de la Chambre des communes, mais j'estime que si nous voulons bien faire notre travail et démontrer un véritable intérêt à l'égard des préoccupations exprimées par les témoins il serait bon que les mémoires nous soient dorénavant remis au moins 24 heures avant la tenue des audiences, de façon à ce que nous puissions en prendre connaissance et en tenir compte dans la préparation de nos questions. J'espère que vous et le greffier allez insister là-dessus dans l'avenir.

Le président: Je prends note de votre remarque.

Mme Doubleday, je crois savoir que vous avez préparé quelques remarques préliminaires.

Mme Nancy Doubleday, des Inuit Tapirisat du Canada: Monsieur le président, je comprends très bien la situation dont vous venez de faire état. Mon témoignage de ce soir—que je vous suis reconnaissante de me permettre de faire—se veut une suite à l'exposé présenté devant le comité de la Chambre des communes. Je n'ai pas l'intention de répéter les remarques que j'ai formulées à cette occasion. Elles ont été consignées et il vous est très facile d'y avoir accès. Je tiens simplement à souligner que les questions que j'ai soulevées à cette occasion préoccupent toujours les Inuit Tapirisat du Canada.

Les Inuit Tapirisat du Canada regroupe l'ensemble du peuple inuit ou esquimau du Grand Nord. En plus de représenter quelques 16 000 personnes, notre organisme collabore avec de nombreux autres groupes régionaux. La position dont je vais essayer de vous faire part témoigne des préoccupations des différentes régions où vivent les Inuit. Je vais essayer d'être brève, de façon que vous puissiez me poser autant de questions que vous voulez.

J'aimerais revenir sur le point de départ de l'exposé présenté devant le comité de la Chambre des communes, et dire que l'une des revendications des Inuit porte sur la création d'un organisme responsable des eaux extracôtières canadiennes qui aurait pour mandat de réglementer l'utilisation des eaux arcti-

[*Text*]

ation the concerns of the Inuit people, which would allow them participation in the decision-making process that leads to the utilization of the waters and the resources upon which those people are totally dependent. There is some argument made in terms of the degree of dependency, but from the point of view of those people who view themselves and, in fact, define themselves by their use of the sea ice—Sikumiut, the people of the sea ice—these waters and the ice that covers them are of vital importance. Suffice it to say that in ecological terms the ice is truly a habitat for animals. Seals raise their young there. It provides a hunting ground. It provides a means of travel in the wintertime. Even though people are using ski-doos and mechanized vehicles in addition to dog sleds, they are still travelling across this surface for nine months of the year. It is very important to their life that they be able to continue to do so.

Being pragmatic people, the Inuit Tapirisat also recognize that they share the north with all Canadians. In no way are they reluctant to do so. They ask to be considered on equal terms and to have their special interests taken into account by committees such as yours and by the government of this country. That means allowances must be made and consideration must be given to their special concerns and to the special way in which they live, because if it is not done this way it will not happen at all. The problem is that you cannot have multiple use everywhere at all times and respect everyone's interests. In this instance the difficulties arise where you have ships that wish to use the passage in the time of year when it is ice covered, the same time when the renewable resources on which the Inuit are dependent are also using that ice cover.

The larger questions of long-term impact to the environment, the eco-system and the renewable resource base are questions to which we do not have answers. We have some assumptions and we can make some predictions, but we cannot assign limits of confidence to those estimates of what will take place in the future. Again, I think the major contribution of this presentation is to reaffirm the commitment of the Inuit, as expressed in many different fora, to the concept of an offshore authority. This is something that we do not see within the ambit of Bill C-75 at this time. Questions were raised in the previous presentation to the House of Commons committee with respect to the degrees of freedom allowed to the Governor in Council in terms of making regulations. The power to regulate is something which we understand the government is trying to free citizens of this country from. The capacity of governments to intervene in the activities of citizens through regulations, rather than legislative modes where the rules are clearly visible to all, is a tendency that many have deplored, including our current leaders. From the perspective of the Inuit, they, too, wish to see legislation and rules which are clear. They are not enamoured of the idea of regulation through order in council. That is a major concern.

I would like to stop at this time and invite members of the committee to ask their questions.

[*Traduction*]

ques tout en tenant compte des préoccupations du peuple inuit, au point de lui permettre de participer au processus de prise de décision relatif à l'utilisation des eaux et des ressources desquelles ce peuple est entièrement tributaire. Certains pourront bien remettre en question ce degré de dépendance, mais il reste que du point de vue de ce peuple, qui se perçoit et qui, de fait, se définit en fonction de l'usage qu'il fait de la banquise—par exmeple, les Sikumiut, dont le nom signifie «peuple de la banquise»—ces eaux et la glace qui les recouvre revêtent une importance vitale. Il suffit de songer, par exemple, au fait que la banquise constitue l'habitat naturel de la faune arctique. Les phoques y élèvent leurs petits. En plus d'être un territoire de chasse, la banquise facilite les déplacements pendant la saison hivernale. Même si les ski-doos et autres véhicules motorisés viennent s'ajouter aux traîneaux tirés par des chiens, il reste que la population continue à utiliser cette surface neuf mois par année pour se déplacer. Il est essentiel à sa survie qu'elle puisse continuer à le faire.

Étant aussi un peuple pragmatique, les Inuit Tapirisat reconnaissent qu'ils partagent le Nord avec tous les Canadiens. En aucune façon, ils ne répugnent à le faire. Ils demandent seulement aux comités comme le vôtre et au gouvernement de ce pays de les traiter de façon équitable et de prendre leurs intérêts particuliers en ligne de compte. Ainsi, il faudra démontrer de la compréhension et tenir compte de leurs préoccupations et de leur mode de vie particuliers, sinon aucune entente ne sera possible. Le fait est que vous ne pouvez prévoir de multiples usages tout en respectant les intérêts de chacun. Dans le cas présent, les difficultés surviennent lorsque des navires souhaitent emprunter le passage au moment de l'année ou celui-ci est recouvert de glace, c'est-à-dire au même moment où les ressources renouvelables, dont dépendent les Inuit, ont également besoin de cette surface glacée.

La question plus vaste des effets à long terme sur l'environnement, les écosystèmes et les ressources renouvelables est une question à laquelle nous n'avons pas de réponse. Nous pouvons, bien sûr, émettre certaines hypothèses, mais nous sommes incapables de dire dans quelle mesure ces prévisions vont se réaliser dans l'avenir. Encore une fois, je pense que le principal objectif de cet exposé consiste à réaffirmer l'engagement des Inuit, déjà exprimé à maintes reprises, à l'égard de l'idée d'un organisme de réglementation des eaux extracôtières. C'est là un aspect qui nous semble absent, pour le moment, de la portée du projet de loi C-75. Il a été question, à l'occasion de notre précédent exposé devant le Comité de la Chambre des communes, du degré de liberté accordée au gouverneur en conseil en matière de réglementation. Le pouvoir de réglementation est un moyen dont le gouvernement semble vouloir s'affranchir. La capacité des gouvernements d'intervenir dans les activités des citoyens par le biais de la réglementation plutôt que par l'adoption de lois dont les règles sont connues de tous, est une tendance réprouvée par maints intervenants, y compris par nos chefs actuels. Les Inuit souhaitent eux aussi que les lois et les règles soient claires. Ils ne sont pas particulièrement favorables à l'idée d'une réglementation adoptée par décret du conseil. C'est là l'une de leurs principales préoccupations.

Je vais m'arrêter ici afin de permettre aux membres du comité de me poser leurs questions.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Is it too simplistic to say that you are talking about cost recovery when you are talking about the rights with respect to navigation and things of that kind? I am trying to follow your two major points.

Mrs. Doubleday: With respect to the question of an institution or authority for managing the offshore, the view is that while the concept of cost recovery is understood, it is not always seen how it will benefit the people of the north. They, in fact, would prefer to have the ice unbroken at certain times of the year for certain purposes, and the concern is that there should be an authority which has the capacity to assign times when, for reasons of wildlife interference or other ecological concerns, it might be possible to mark off areas. The legislation contemplates vessel traffic zones. We are talking about contemplating zones of no traffic at certain times for reasons that it might interfere with wildlife or with the activities of the people.

With respect to the power to regulate, we have raised in the past the question of the assignment of cost recovery and the question of fairness that goes along with that, because people with small boats engaged in very small-scale economic activity probably could not afford to begin to pay for the cost of having a large coastguard vessel, and the question really arises from the point of view of the people of the north who use the ice, rather than the water, for the nine months when it is frozen, and whether they want icebreaker service at that point.

Senator MacDonald (Halifax): Very well then, we have a new theme here. We have a situation where, under certain circumstances, you would expect that people would not want to have icebreaking privileges or services in certain areas. We have a coastguard that costs something in the area of $800 million and we are looking at a cost recovery of something in the area of 9 per cent, which is not very much. However, you are saying that you would just as soon the coastguard stayed away for the reasons which you have indicated?

Mrs. Doubleday: I do not think it would be appropriate to make such a blanket statement on behalf of the constituents which the organization represents. However, at certain times of the year in certain areas, the activity of the icebreaker would be regarded as an undesirable activity by those people who live there who are using the sea ice to travel on and to hunt on, because literally the icebreakers will grind up the seals as they pass through the ice.

Senator MacDonald (Halifax): Why would the icebreaker be there under normal circumstances? What would be the purpose for the icebreaker being there in such a situation?

Mrs. Doubleday: To date, the only applications that we have seen have been those related to voyages such as the transit from Bent Horn through the passage to bring out oil, or other vessel traffic related to exploration, or related perhaps to sov-

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Est-il trop simpliste d'affirmer que vos préoccupations relatives aux droits en matière de navigation, etc., s'assimilent à d'autres considérations portant celles-là sur le recouvrement des coûts? C'est du moins l'impression que j'ai eue en vous écoutant exposer vos deux principales préoccupations.

Mme Doubleday: Au sujet de la création d'une institution ou d'un organisme responsable de la gestion des eaux extracôtières, il semble que même si l'idée du recouvrement des coûts est comprise, il n'est pas toujours facile de voir comment cela va profiter à la population du Nord. La population préfèrerait, en fait, que la glace demeure intacte à certaines périodes de l'année. Il faudrait donc qu'il existe un organisme investi des pouvoirs nécessaires pour délimiter certaines zones où, pour ne pas gêner la vie animale ou pour d'autres raisons écologiques, la circulation maritime serait interdite. Le projet de loi envisage la création de zones de trafic maritime, alors que nous, nous préconisons l'interruption du trafic maritime à certaines périodes afin de ne pas risquer de gêner la vie animale ou les activités de la population.

Pour ce qui est du pouvoir de réglementation, nous avons soulevé par le passé la question de la responsabilité du recouvrement des coûts et la question d'équité qui en découle, parce que nous croyons que les propriétaires de petits bâtiments, dont l'activité économique est réduite à sa plus simple expression, n'ont probablement pas les moyens d'assumer les coûts qu'entraînerait l'entrée en fonction d'un gros navire de la garde côtière. Du point de vue de la population du Nord, la question est d'autant plus cruciale qu'elle utilise la glace pendant les neuf mois de l'année où la mer est gelée, et qu'elle n'est peut-être pas nécessairement favorable, pour le moment, à l'utilisation d'un brise-glaces.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous soulevez là un autre point. Vous dites que, dans certaines circonstances et dans certaines zones, la population va préférer que nous évitions d'avoir recours à un brise-glaces. Nous avons une garde côtière qui nous coûte quelque chose comme 800 millions de dollars. Or, le recouvrement des coûts engagés pour le maintien de cette garde côtière est minime, puisqu'il se situe aux environs de 9 p. 100. Malgré tout, vous dites préférer que la garde côtière garde ses distances pour les raisons que vous avez indiquées.

Mme Doubleday: Je ne pense pas qu'il soit honnête de faire une affirmation semblable au nom des électeurs que regroupe notre organisme. Toutefois, il est clair qu'à certaines périodes de l'année et dans certaines zones, l'utilisation d'un brise-glaces serait mal vue par la population locale, qui utilise cette surface glacée pour se déplacer et pour chasser. Sans compter que les phoques seraient littéralement pulvérisés par le passage des brise-glaces.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourquoi se servirait-on du brise-glaces dans des circonstances normales? Qu'est-ce qui justifierait son utilisation dans une situation semblable?

Mme Doubleday: Jusqu'ici, l'utilisation du brise-glaces n'a servi qu'à permettre le transport de pétrole depuis Bent Horn, ou à faciliter le trafic maritime à des fins de prospection ou même d'affirmation de notre souveraineté. Nous avons cepen-

[*Text*]

ereignty issues. We see the promise of potential shipping activity; we hear of plans from nations—for example, Germany—who wish to build tankers that will traverse the passage in contemplation of a short route to markets and to resources. The plans are talked about very much in the future sense, but people are aware that the future is coming closer to them.

Today there is very little vessel traffic, and not so much need for icebreakers. However, if the intention remains with the government to pursue shipping of non-renewable resources in the north through the Northwest Passage, through places like Lancaster Sound, then people realize that there will be many more ships and many more icebreakers, and this is a source of concern to them.

Senator MacDonald (Halifax): Before I go on to another more precise question, I would like to ask you, following your last presentation, whether any of the amendments to Bill C-75 assuaged any of your fears?

Mrs. Doubleday: Certainly the provisions about cost recovery were clarified by the government. I think that that did not sound so burdensome. As you say, you are talking about a relatively small amount.

The concerns about the environmental provisions and the concern with respect to the application of this legislation south of 60 degrees are still of concern to people, particularly people in Labrador. They wish to see a regime which is uniform, which would apply rules for environmental protection across the whole of the Arctic waters, because so many of the resources that are in the waters are within the whole of the waters. In other words, it is a unit; it is very difficult to subdivide the oceans, as you well know.

Senator MacDonald (Halifax): Do you still cling to the hope of having the right of the Inuit recognized to be aboard ships and to give directions to where the ships should pass?

Mrs. Doubleday: It has not been phrased in the language of a right, although I am sure that there are people who do feel that they should have some say in what happens virtually in their backyard. It has been phrased rather in the language of: "We have knowledge to contribute; we have knowledge of the northern conditions; of the animals and of their behaviour and of what will happen at certain times of the year when the waters open up; what happens when the winds blow from the other direction and the waters close again." What they wish to do is to contribute that relevant, local knowledge to make shipping safer for the people on the ships and also for the environment on which they themselves depend, and it is not in the sense of exercising undue control; it is in the sense of some recognition of a contribution which they could make.

Senator MacDonald (Halifax): We were certainly attracted to the presentation of the Canadian Marine Pilots' Association. We learned that the master who has knowledge of his ship and where he is going, as I understand it, does not have to

[*Traduction*]

dant toutes les raisons de croire que les activités de la marine marchande vont s'intensifier. Nous avons, par exemple, entendu dire que certains pays—comme l'Allemagne—envisagent de construire des navires-citernes qui emprunteraient éventuellement le passage pour accéder plus rapidement aux marchés et aux ressources. Ce ne sont peut-être là que des projets d'avenir, mais la population est quand même consciente que ces projets pourraient se réaliser beaucoup plus vite que prévu.

A l'heure actuelle, il y a très peu de trafic maritime et la présence d'un brise-glaces n'est pas vraiment nécessaire. Toutefois, si le gouvernement a l'intention de poursuivre le transport de ressources non renouvelables dans le Nord en empruntant le passage du Nord-Ouest et en passant par des endroits comme Lancaster Sound, le trafic maritime va inévitablement s'intensifier et le nombre de brise-glaces s'accroître. C'est cela qui inquiète la population.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Avant que je ne passe à une autre question plus précise, j'aimerais savoir si les amendements apportés au projet de loi C-75, après votre dernier exposé, ont quelque peu apaisé vos craintes?

Mme Doubleday: Je pense qu'effectivement, le gouvernement a précisé les dispositions concernant le recouvrement des coûts. Le fardeau n'est plus aussi lourd puisque, comme vous l'avez dit, il représente maintenant un montant relativement minime.

Les préoccupations exprimées au sujet des dispositions relatives à l'environnement et de l'application de la loi au sud du 60e parralèle sont toujours présentes parmi la population, en particulier celle du Labrador. La population souhaiterait en effet que les règles relatives à la protection de l'environnement s'appliquent uniformément à l'ensemble des eaux arctiques, parce que les ressources de ces eaux sont communes à toute leur étendue. En d'autres termes, les eaux arctiques forment un tout et, comme vous le savez très bien, il est difficile de subdiviser les océans.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Avez-vous toujours espoir que le gouvernement reconnaisse aux Inuit le droit de monter à bord des navires pour leur indiquer où passer?

Mme Doubleday: Nous ne percevons pas cela comme un droit, même si je suis sûre qu'il y a des Inuit qui aimeraient effectivement avoir leur mot à dire au sujet de ce qui se passe dans leur propre cour. En fait, nous essayons simplement de faire valoir que nos connaissances pourraient être mises à contribution. Nous connaissons les conditions climatiques du Nord, la faune et ses habitudes ainsi que l'influence de la direction des vents, à certaines périodes de l'année, sur les eaux. Les Inuit aimeraient pouvoir mettre à profit leur connaissance afin de rendre le trafic maritime plus sécuritaire et de protéger leur environnement. Leur but n'est pas d'exercer un contrôle excessif mais de simplement faire reconnaître l'utilité éventuelle de leur intervention.

Le sénateur MacDonald (Halifax): L'exposé de la Canadian Marine Pilot's Association a beaucoup retenu notre attention. Nous avons appris que le capitaine, qui connaît son navire et son itinéraire, n'est pas tenu, d'après ce que j'ai pu compren-

[*Text*]

obey the instructions of the operator, or whatever he is called. However, he might have to bear the consequences afterwards if something should go wrong. The point was that he was under no compulsion to obey. However, in this instance we are talking about the master of a ship and all that that antails. I was wondering how you might relate your proposition to that experience of a master with respect to the training and the resources that your people would have to make the case that they could determine the course of a vessel under these particular circumstances?

Mrs. Doubleday: There is a very simple example which underlies that thinking, and it has to do with the M.V. Arctic transit. There were Inuit on board who observed the passage and who observed the relationship between the ship, the ice and the animals, and this is where the concern came from, also. What they observed was that when the ship had a choice between open water and an iceflow, and there really was no apparent difference in the depth of the water or shoals, the ship—and I suppose it is understandable because this was a test-run and people were experimenting in some sense—chose to go through the ice and there were animals there. In fact, someone commented on how fast the polar bears could run. From the Inuit perspective, the wise choice would be to go around the edge of the ice and not disturb the animals, for they are vulnerable when they are in that position. It is not the right way to treat wildlife, in their view, and it is not necessary. That is where the suggestion came from that if this gentleman could contribute what he knew and what he cared about, he would have asked the pilot, the captain, or the master to go around instead of going through. It is a very simple thing.

Senator MacDonald (Halifax): I have one last question, Mr. Chairman. You mentioned that you were somewhat relieved with respect to cost recovery. Was there anything else in the amendments that were made in the House of Commons on Bill C-75 that gave you some comfort? In summary, perhaps I could ask you where your main concern now lies?

Mrs. Doubleday: There is still apprehension with respect to the regulation-making power of the Governor General and a concern that, in light of what at some future date might be defined as national interest, something very important to a particular, unique local interest might be sacrificed. That is something that is not necessarily unique to the people of the north. All Canadians live with that—that is, the recognized primacy of the public interest. However, if it is not necessary to sacrifice that unique local concern, then let us find another way of dealing with it and let us take into consideration the environment and the needs of the people who live there as well as the needs of the ships and the icebreakers. I think that is what it comes down to.

Senator MacDonald (Halifax): I now understand why you did not require a written presentation.

[*Traduction*]

dre, d'obéir aux directives du régulateur ou de quelqu'autre autorité, quel que soit son titre. Il peut toutefois devoir, après coup, assumer les conséquences d'une mauvaise manœuvre de sa part. Mais l'élément à retenir c'est qu'il n'est pas tenu d'obéir aux directives. Nous parlons toutefois ici du poste de capitaine de navire avec tout ce que cela comporte comme responsabilités. Je me demande comment votre proposition pourrait s'insérer dans ce contexte. Je vois mal comment quelqu'un d'inexpérimenté pourrait dicter à un capitaine, qui dispose de la formation et des ressources nécessaires, l'itinéraire qu'il doit faire suivre à son bateau dans des circonstances particulières.

Mme Doubleday: J'ai, à ce sujet, un exemple très simple à vous citer. Il s'agit de celui du M.V. Arctic à bord duquel des Inuit ont été autorisés à monter pour observer de quelle façon le passage du bateau pouvait influer sur l'environnement et la faune. C'est justement cette expérience qui est à l'origine de nos préoccupations. Les Inuit ont, en effet, remarqué que lorsque le capitaine avait le choix entre passer en eau libre ou traverser la banquise—alors qu'il n'y avait apparemment aucune différence du point de vue de la profondeur, des hauts-fonds, etc.—pour quelque raison—et je suppose que cela est compréhensible étant donné qu'il s'agissait d'un voyage d'essai et que l'équipage était, en un sens, expérimenté—il choisissait de passer par la banquise, même si des animaux s'y trouvaient. Quelqu'un a même remarqué, à cette occasion, la rapidité avec laquelle les ours blancs se déplaçaient. Selon les Inuit, le choix le plus sage aurait été de contourner la banquise, sans déranger les animaux, qui se trouvaient alors dans une position assez vulnérable. Toujours selon les Inuit, il est déplorable de traiter la faune de cette façon. C'est cette expérience qui a inspiré notre proposition. Si on avait consulté les Inuit à bord, qui connaissent cet environnement et sont soucieux de la protéger, ils auraient demandé au pilote ou au capitaine de contourner la banquise plutôt que de la traverser. Ça me semble évident.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai une dernière question, monsieur le président. Vous avez mentionné que les dispositions concernant le recouvrement des coûts avaient été amendées à votre satisfaction. Sont-ce là les seuls amendements apportés au projet de loi C-75 que vous considérez comme des améliorations? Enfin, pouvez-vous nous dire quelles sont, en bref, vos principales préoccupations à l'heure actuelle?

Mme Doubleday: Nous nous inquiétons toujours du pouvoir de réglementation reconnu au gouverneur en conseil et de la définition que l'on est censé donner éventuellement à l'expression «intérêt national». Nous craignons que, dans cette définition, certains intérêts particuliers d'ordre local soient sacrifiés. Cette préoccupation ne concerne pas uniquement la population du Nord. Tous les Canadiens ont à cœur de voir primer l'intérêt public. Toutefois, pour ne pas devoir sacrifier certains intérêts d'ordre local au profit d'autres considérations, il faudra trouver un moyen de tenir compte aussi bien de l'environnement et des besoins de la population du Nord que des exigences imposées par le passage des navires et des brise-glaces. Je pense que c'est à cela que se résume notre position.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je comprends maintenant pourquoi vous n'avez pas senti le besoin de déposer un mémoire.

[*Text*]

Senator Muir: I should like to commend you on the manner in which you have presented your case. Senator MacDonald has posed a number of questions that we all had in mind, but with respect to clause 4—and everyone is frightened to death of clause 4—you think that some of your concerns were ameliorated somewhat.

When you appeared before the Commons committee I believe you said that you were concerned about how this might affect the fishermen of the north and how it might drive them out of business. We from the east coast are quite concerned about charges for this and charges for that also.

Could you explain further to the committee how you feel this is going to be detrimental to the fishermen of the north?

I presume, first of all, when you talk about fishing boats you are not talking about long liners, but I presume you do have small fishing crafts. Relating to the cost recovery, how is it planned to get the money from the fishermen, in your view?

Mrs. Doubleday: The north is very much the land of the future in this regard as well. There are people who are engaged in some form of a commercial fishery at this time, but it is a small-scale fishery with small boats, small operators and communities working together so that they have enough Arctic char to be able to make a sale in Montreal, or wherever it is they have to ship the fish to. They are not talking about hundreds of thousands of pounds; they are talking about a few thousand pounds, and that means a great deal to them because they have relatively little cash income.

However, there is interest among the people in the communities and regions of the north in getting into a commercial fishery, in the same way as someone from the east coast would get involved in a commercial fishery—not necessarily a long liner, but something in excess of 2,000 pounds of Arctic char.

These test fisheries that are being explored are, to a certain degree, unknown; we do not know what the volumes will be, what the activities will be, what the number of boats will be, and whether, if one establishes a cut off point, and vessels without decks fall below it, or vessels less than 50 feet fall below it, are exempt. We do not know what the nature of that fishery is going to be. It is very hard to speculate now as to what a small community on the Beaufort, say, is going to be doing five years from now, because the residents of that community are interested in a commercial fishery. They have been looking at herring and a few other species, but that is still in the formative stage.

When one talks about a specific regime for cost assignment, one cannot speculate what this is going to mean to those people in the next few years, and that is the dilemma they find themselves in.

Those on the east coast are better off, because they can calculate precisely what this is going to mean since they know what they are dealing with as far as a fishery is concerned.

Senator Muir: Yes, with reference to long liners and draggers; but I am thinking of the inshore fisherman who would

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: J'aimerais vous féliciter pour la façon dont vous avez exposé votre position. Le sénateur MacDonald a posé un certain nombre de questions que nous avions tous à l'esprit, mais j'aimerais savoir si les amendements apportés à l'article 4—que tout le monde semble craindre—vous satisfont de quelque façon.

Lors de votre témoignage devant le comité des Communes, vous avez, sauf erreur, mentionné que vous vous inquiétiez de l'incidence de l'article 4 sur les pêcheurs du Nord et craigniez qu'il ne les accule éventuellement à la faillite. L'imposition de frais à toutes sortes d'égards nous préoccupe également sur la côte est.

Pourriez-vous expliquer plus en détail au comité comment, selon vous, cette mesure pourrait être néfaste aux pêcheurs du Nord?

Je présume d'abord que lorsque vous parlez de bateaux de pêche vous ne faites pas allusion à des palangriers, mais plutôt à des embarcations de pêche. En ce qui a trait au recouvrement des coûts, comment, selon vous, prévoit-on obtenir des fonds des pêcheurs?

Mme Doubleday: Le Nord présente d'excellentes perspectives d'avenir en ce sens également. Certains pêcheurs s'y livrent actuellement à la pêche commerciale, à petite échelle toutefois et au moyen d'embarcations. Il s'agit de petits exploitants et de collectivités travaillant ensemble afin de récolter suffisamment d'ombles arctiques pour pouvoir les vendre à Montréal ou sur tout autre marché où ils doivent les expédier. Ils ne récoltent pas des centaines de milliers de livres, plutôt quelques milliers, quantité toutefois considérable pour eux, leur revenu en espèces étant relativement bas.

Il y a toutefois dans les localités du Nord des gens intéressés à la pêche commerciale tout autant que sur la côte est qui, sans vouloir utiliser nécessairement des palangriers, désirent récolter au moins 2 000 livres d'ombles arctiques.

Les possibilités de pêche dans ces secteurs sont encore à l'étude et demeurent dans une certaine mesure inconnues. Nous ne savons pas quels volumes on poura y récolter, quelles y seront les activités, combien de bateaux on utilisera et, s'il y a des restrictions, si les navires sans pont ou de moins de 50 pieds en seront exemptés. Nous ne savons pas quelle sera la nature de ce secteur de pêche. Il est très difficile de prévoir ce qui se passera dans cinq ans dans une petite localité sur la mer de Beaufort, parce que ses résidents s'intéressent à la pêche commerciale. Ils ont examiné les possibilités de pêche au hareng et à quelques autres espèces, mais ils en sont encore à l'étape de l'organisation.

Le régime d'attribution des coûts dont vous parlez préoccupe ces gens car ils ne savent pas quelle en sera l'incidence pour eux d'ici quelques années.

Les pêcheurs de la côte est sont en meilleure posture parce qu'ils peuvent calculer précisément les droits qu'ils devront verser, leur situation étant déjà bien définie.

Le sénateur Muir: C'est vrai pour les palangriers et les petits chalutiers, mais je songe aux pêcheurs côtiers qui

[*Text*]

anchor his boat and would have to pay for parking. That is about the size of it. To my mind, the cost recovery is not that great when one is dealing with a budget of $800 million.

I think we were told at a previous meeting that it was thought the government would recover $20 million a year across Canada.

Were you told how this was going to be collected when you appeared before the Commons committee? Will there be someone standing on the dock saying "Pay up! You owe me so much."

Mrs. Doubleday: It will be difficult for someone to stand on the docks in the north because there are not very many.

Senator Muir: I am thinking again of the east coast. I am not sure what facilities you have in the north.

Mrs. Doubleday: The fact that the north is so far away is a real liability to those of us trying to talk about it. There are no ports and there are no docks; people run their boats up on the beach and drag them back down to launch them. However, there may very well be ports located in the north in the future, and you may very well see some of the developments you are used to seeing come to the northern fishery; but they are not there yet.

I apologize for not being helpful, but it is difficult to relate—

Senator Muir: You are being very helpful to someone who has never been to that area.

Would you explain to the committee how the amendments which were made by the Commons committee impress you? Would you tell the committee what your impresssions of the bill were before it was amended by the Commons committee?

Mrs. Doubleday: The reaction is that there is more certainty, there is less fear. There is still a perception that there is a great deal between the lines, and a great deal that is left, as I said earlier, to the discretion of the Governor in Council and to the power to make regulations. I raised this concern before the Commons committee, so it may be helpful here. It goes to the passage of the *M. V. Arctic*. In that instance the boat met most of the criteria in terms of the standard, but not all of them. For purposes of expediency, the decision was made to lower the standard rather than wait to elevate the boat to the requirements. It was a good risk, it was a good bet, and it worked; but we are not so sure it is a good precedent. That is where we start to get afraid of the capacity to make regulations and the powers of discretion, because there may come a time when expediency dictates the same sort of decisions in a situation that leads to disaster. That is a fear that everyone lives with, and it is not necessarily rational. Statistics can be a great comfort, but they never remove all of one's worries.

Senator Muir: Legislation is fine, but then the regulations come, and they are the big problem. I think one of the greatest problems with any legislation is who interprets the regulations.

[*Traduction*]

auraient des frais à payer pour pouvoir ancrer leur bateau. Voilà à peu près l'ampleur du problème. A mon avis, les sommes que l'on pourrait recouvrer ne sont pas considérables par rapport à un budget de 800 millions de dollars.

Je crois qu'on nous a dit lors d'une séance précédente que le gouvernement recouvrerait 20 millions de dollars en un an dans tout le Canada.

Vous a-t-on expliqué comment ces sommes allaient être perçues lorsque vous avez comparu devant le comité des Communes? Va-t-il y avoir quelqu'un sur le quai qui vous dira, «Vous me devez tant»?

Mme Doubleday: Il serait difficile pour quelqu'un de se trouver sur les quais dans le Nord parce qu'il n'y en a pratiquement pas.

Le sénateur Muir: Je faisais de nouveau allusion à la côte est. Je ne connais pas les installations dont vous disposez dans le Nord.

Mme Doubleday: Le fait que le Nord est si loin constitue une véritable difficulté pour ceux d'entre nous qui essaient d'en parler. Il n'y a pas de ports, il n'y a pas de quais. Les pêcheurs montent leurs bateaux sur la plage et les redescendent pour les mettre à l'eau. Il pourrait très bien toutefois y avoir des ports dans le Nord d'ici plusieurs années et peut-être le secteur de la pêche y prendra-t-il aussi de l'expansion, mais ce n'est pas encore le cas.

Je m'excuse de ne pas vous être très utile, mais il est difficile de faire état . . .

Le sénateur Muir: Vos commentaires sont très utiles pour quelqu'un qui ne connaît pas votre région.

Voudriez-vous dire au comité ce que vous pensez des amendements qui ont été apportés par le comité des Communes? Voudriez-vous nous dire ce que vous pensiez du projet de loi avant qu'il ne soit modifié?

Mme Doubleday: Ces amendements nous donnent plus de garanties. Nous avons moins peur de ce qui nous attend. Par ailleurs, il faut savoir lire entre les lignes car bien des points, comme je l'ai déjà dit, seront définis dans la réglementation qui est sous la responsabilité du gouverneur en conseil. Je l'ai déjà mentionné devant le comité des Communes et il serait peut-être utile de le répéter ici—causé par le passage du *MV Arctic*. Ce navire répondait à presque tous les critères, mais pas à toutes les normes. Pour des raisons de convenance, on a pris la décision d'abaisser la norme plutôt que d'exiger que le navire y réponde. C'était un risque qui a heureusement donné de bons résultats, mais nous ne sommes pas sûrs qu'il s'agisse d'un précédent dont il faut s'inspirer. C'est pourquoi nous craignons que confier le pouvoir de réglementation au gouverneur en conseil donne lieu au même type de décisions dans une situation qui pourrait être désastreuse. Ces inquiétudes nous les éprouvons tous et elles ne sont pas nécessairement justifiées. Les statistiques peuvent être rassurantes, mais elles ne dissipent pas toutes les craintes.

Le sénateur Muir: C'est bien d'adopter une mesure législative, mais ce sont les règlements qui demeurent un vrai problème. Tout dépend de la personne qui interprète les règlements.

[*Text*]

I do not think I have anything further to ask. You have been very helpful. You would like to have your people aboard the ship, as Senator MacDonald has said, and you have explained why. I have nothing further to ask at the moment, but, as a lowland Scot, a highland Scot, or something, I still "ha'e ma doots" regarding some of this legislation.

Senator Bielish: I have listened with great interest to your presentation. I realize your concerns. You are familiar with the eastern Arctic, and I am directly south of the western Arctic. I have been to some of the northern communities and have talked to some people who have worked up there. I have heard some of their stories.

Another Senate committee has studied the freshwater and salt water fishing industries, and, from sitting on that committee I know there are some people who live in the north who are interested in a commercial fishery for Arctic char. The more we southerners hear about the problems faced by those living in the north, the better the chances of those problems being overcome. I recently joined the committee on this round and I would like to say thank you on behalf of all of us here, because I think it is those people who make the effort who makes the difference.

The Chairman: Do you have another question?

Senator MacDonald (Halifax): No, Mr. Chairman, I am waiting for yours. You are the distinguished admiralty lawyer and parliamentarian of the crowd. and I was waiting for your fearless leadership.

The Chairman: I have a question. I was waiting for the witness to cover this point, a point which was made before the committee of the House of Commons.

In the first paragraph it states:

> Inuit feel they should have the right to be on those vessels and to give direction to those vessels as to where they should pass.

This is to avoid impacts on wildlife and the environment.

While I hesitate to admit that the master of a ship would accept to surrender his role as master to somebody who is not used to that class of ships—it could be large icebreakers, or tankers plying these waters—I think this could be softened by suggesting, instead of "directing the vessel", that we should "advise the captain" a concentration of feeder fish or other game. To direct the vessel is going a bit too far. I don't think you would ever get any ship master to accept this.

Senator MacDonald (Halifax): Yes, "direction" is the word.

The Chairman: Not to "direct", but to "advise" the master as to—

Senator Bielish: Advise.

The Chairman: the possible danger to the environment.

Mrs. Doubleday: May I respond?

[*Traduction*]

Je ne pense pas avoir d'autres questions à poser. Vous nous avez été d'un grand secours. Vous voudriez que des Inuit puissent accompagner le navire, comme l'a dit le sénateur MacDonald et vous avez expliqué pourquoi. Je n'ai pas d'autres questions à poser pour le moment, mais en tant qu'Écossais de la Basse Écosse ou des Highlands, comme vous voulez, j'ai toujours mes doutes à l'égard de certains points de ce projet de loi.

Le sénateur Bielish: Votre témoignage m'a grandement intéressée. Je comprends vos préoccupations. Vous connaissez bien la région est de l'Arctique, alors que je viens de la région qui se trouve directement au sud-ouest de l'Arctique. J'ai visité certaines des collectivités du Nord et ai discuté avec des gens qui y travaillent. Ils m'ont raconté certaines de leurs expériences.

Un autre comité du Sénat s'est penché sur l'industrie de la pêche en eau douce et hauturière. J'ai appris en siégeant à ce comité que certaines personnes du Nord voudraient pouvoir se livrer à la pêche commerciale de l'omble arctique. Plus nous, gens du Sud, entendrons parler des problèmes auxquels sont confrontés les gens du Nord, plus ces problèmes seront susceptibles d'être réglés. Je ne me suis jointe à ce comité que récemment et je voudrais vous remercier en notre nom à tous des efforts que vous faites, qui, selon moi, sont très utiles.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Non, monsieur le président, j'attends que vous posiez les vôtres. Vous êtes notre distingué avoué de l'amirauté et un parlementaire du peuple et j'attends que vous nous démontriez vos qualités de chef intrépide.

Le président: J'ai une question à poser. J'attendais que le témoin aborde ce point, point qui a été soulevé devant le comité de la Chambre des communes.

On dit dans le 1er paragraphe:

> *Inuit feel they should have the right to be on those vessels and to give direction to those vessels as to where they should pass.*

Il s'agit ici de préserver la faune et son habitat.

Je ne suis pas sûr que le capitaine d'un navire accepterait de céder son rôle de capitaine à quelqu'un qui ne connaît pas bien ce type de navires, que soient en cause des grands brise-glaces ou des navires-citernes, navigant dans ces eaux. Il serait, selon moi, possible d'atténuer cet énoncé en disant, au lieu de «*directing the vessel*» «*advise the captain of where there is a concentration of feeder fish or game*». Je crois que l'on va un peu trop loin en disant «*to direct the vessel*». Je ne pense pas que vous puissiez réussir à donner des ordres à un capitaine de navire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): «*Direction*» est bien le terme utilisé.

Le président: Il ne s'agit pas de «*direct*», mais «*to advise the master as to*» . . .

Le sénateur Bielish: «*Advise*».

Le président: D'un danger éventuel pour l'habitat.

Mme Doubleday: Puis-je répondre à cela?

[*Text*]

The Chairman: Yes. Would you be satisfied with that?

Senator MacDonald (Halifax): That is an acceptable suggestion, is it not?

Mrs. Doubleday: I think it is a very acceptable suggestion. I would like to go on the record to explain why the language is so direct in the first instance.

I said I wasn't going to present papers today, but, forgive me, I will just make reference to one. It is a resolution that was made by the Board of Directors of the Inuit Tapirisat. It was moved by a man who lives in Pond Inlet, beside Lancaster Sound, and is very conscious of what all of this means to him.

The Inuktituk, the language in which our board operates, is a remarkable language in that conceptually it is so different from the languages that we are familiar with. When we move into the English translation of the Inuktituk, sometimes it is difficult to grasp the original meaning. The language in the English translation of the Inuktituk original was a rather firm language, which was to direct, to avoid wildlife on the sea ice and in the water and to report damage done.

I think that what has been suggested by the Chair is certainly very acceptable to people, and I think it is understood that within the concepts of love of ships and shipping it would have to be that way. I can only say that when appearing before the House of Commons committee I felt constrained by the document which, after all, has been passed by the board of the organization which I represent; but I am very happy to take back to them the suggestion made here, and I feel quite comfortable that they would find that highly satisfactory.

I thank you for the suggestion. I think these discussions are very helpful to us. Thank you all.

The Chairman: Further on, in the same paragraph of your presentation to the committee of the other place, it says:

> In the opinion of the Inuit Tapirisat, Bill C-75 is flawed in that it leaves all the necessary powers to deal with these concerns to the discretion of the Governor General without providing for legislated guarantees.

You may be raising a good point, but I think it would be better to put in the act the fact that regulations will be made by the Governor in Council after the act is passed. At the previous meeting we heard from officials of the department that when it comes to the drafting of these regulations, all of those interested would be invited to participate to express their views. I think this should be satisfactory. It was done in the case of dangerous goods. When the Dangerous Goods Act was passed, regulations were made many months after that and we then had witnesses appear before this committee who gave us their grievances concerning the proposed legislation; and proper amendments were made at that point. It would be pretty hard to put all of the regulations in one act.

It is my intent as chairman of the committee, when the regulations are drafted, to make a motion of reference that they be

[*Traduction*]

Le président: Oui. Cette suggestion vous paraît-elle satisfaisante?

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est une suggestion acceptable, n'est-ce pas?

Mme Doubleday: C'est une suggestion à mon avis très acceptable. Je voudrais d'abord préciser pourquoi nous avons utilisé une formulation aussi directe.

Je n'étais pas censée présenter de documents aujourd'hui et je m'excuse de devoir faire allusion à l'un d'entre eux. Il s'agit d'une résolution adoptée par le conseil d'administration des Inuits Tapirisat. Cette résolution a été proposée par un homme qui vit à Pond Inlet, près de Lancaster Sound, un homme qui comprend très bien ce que tout cela signifie pour lui.

L'inuktituk, la langue de travail de notre conseil d'administration, est remarquable et très différente, conceptuellement, des langues que nous connaissons. Il est donc parfois difficile de rendre en anglais la signification exacte d'un texte rédigé en inuktituk. Dans la version anglaise du texte original en inuktituk, on a utilisé un langage assez catégorique, dont les termes «*to direct*», assurer la protection de la faune vivant sur les banquises et dans les eaux et exiger le compte rendu des dommages causés.

La suggestion de l'honorable président est, selon moi, sans aucun doute très acceptable et je crois qu'elle s'impose pour ceux qui aiment les navires et la navigation. Je peux simplement dire que lorsque j'ai témoigné devant le comité de la Chambre des communes je me suis sentie liée par ce document qui, après tout, avait été adopté par le conseil d'administration de l'organisme que je représente. C'est toutefois avec grand plaisir que je la leur présenterai et j'ai confiance qu'ils la trouveront très satisfaisante.

Je vous remercie beaucoup de votre suggestion et j'estime que ces discussions sont très utiles pour nous également. Je vous remercie tous.

Le président: Dans le même paragraphe de votre témoignage devant le comité de l'autre endroit, je lis:

> Selon les Inuit Tapirisat, le projet de loi C-75 présente des lacunes, car il confie les pouvoirs de régler ces problèmes au gouverneur en conseil sans fournir aucune garantie.

Peut-être soulevez-vous là un bon point, mais je crois néanmoins qu'il vaudrait mieux préciser dans la loi que les règlements seront établis par le gouverneur en conseil une fois la loi adoptée. Lors de la séance précédente, des hauts fonctionnaires nous ont dit que toutes les personnes intéressées à la question seraient invitées à exprimer leur point de vue au moment de la rédaction de ces règlements. Cela devrait être satisfaisant. C'est ce que nous avons fait dans le cas de la Loi sur les marchandises dangereuses. De nombreux mois après l'adoption de la loi, des règlements ont été établis et nous avons alors invité des témoins à comparaître devant le comité afin d'entendre leurs doléances à l'égard de la loi. Les amendements nécessaires ont été apportés à ce moment-là. Il serait très difficile d'inclure tous les règlements dans une seule loi.

J'ai l'intention, en ma qualité de président de ce comité, de présenter, au moment de la rédaction des règlements, une

[*Text*]

studied by this committee, when we would be pleased to hear your points at that time. I do not think it can be done at the present stage of the legislation.

Mrs. Doubleday: May I respond?

The Chairman: Do you have any further comments?

Senator MacDonald (Halifax): I think the witness wanted to respond, Mr. Chairman.

The Chairman: Oh yes, go ahead. Excuse me if I interrupted you.

Mrs. Doubleday: No, you didn't. Thank you.

Yes, it is recognized that at this stage it is very difficult to do too much, and I thank you for your kind comments and for the suggestion that you would allow us to come and speak to the regulations. That would be very desirable.

The point that we raised about an offshore authority, and the point that relates to that about participation of Inuit people themselves, would go a long way to dealing with questions—should further amendments be considered to the legislation—and this issue of regulation and the development of the regulation. It is very desirable to have the opportunity to comment upon what is proposed in the way of regulation. It is even more helpful to have a chance to make proposals, or suggestions as to what is required or helpful in a situation. That is one of the reasons for suggesting that there should be an offshore authority which would involve the local people in some way, so that they would have a chance early on to raise their concerns and perhaps see them taken into regulations. We thought that might be a helpful thing in the future, should there be more consideration given to this question of regulating the offshore.

It comes up at this time, I should explain, because we have been made aware of an initiative on the part of cabinet. Our understanding, as it has been explained to us, is that cabinet has sought a proposal from one of the departments to take the environmental components out of existing legislation and to fit them together into one package that would apply to the marine environment in the Arctic. The idea of taking the important sections out of all of the acts that affect the northern waters and the environment of the northern waters—meaning the environment; not all of the shipping provisions—and to put those provisions together in one envelope, without an authority to administer, to implement or to oversee, gives us a great deal of concern. That is why I am in the awkward position at this time of drawing to your attention the idea of the offshore authority because we are conscious of proposals being made and, certainly, at the request of cabinet, it is something to be reckoned with when they wish to see pieces taken from here and there and brought together, but not necessarily under the overseeing wisdom of an authority. It is giving us some real concern and it is obviously beyond the terms of Bill C-75. At the same time, it might affect the ultimate application of this legislation and the ultimate form of the act.

[*Traduction*]

motion de renvoi de sorte que les amendements soient étudiés par le comité. Nous serions alors heureux d'entendre vos commentaires. Je ne crois pas que nous puissions le faire à ce moment-ci de l'étude du projet de loi.

Mme Doubleday: Puis-je répondre à cela?

Le président: Avez-vous d'autres commentaires à formuler?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je crois que le témoin avait quelque chose à dire, monsieur le président.

Le président: Allez-y, excusez-moi de vous avoir interrompue.

Mme Doubleday: Non, vous ne m'avez pas interrompue. Je vous remercie.

Oui, nous sommes bien conscients qu'à cette étape-ci de l'étude il est très difficile de faire quoi que ce soit et je vous remercie pour votre compréhension et de nous inviter à exprimer notre point de vue au moment de la rédaction des règlements. Nous l'apprécierions grandement.

Il y aurait tout à fait lieu de discuter du point soulevé à propos d'un organisme de réglementation des eaux marines et de la participation des Inuit à cet organisme—si l'on envisageait d'apporter d'autres amendements au projet de loi—au moment d'établir des règlements. Il est très souhaitable d'avoir l'occasion de commenter tout projet de règlement. Il est même encore plus utile de pouvoir présenter des propositions ou des suggestions sur ce qui est nécessaire ou utile dans une situation donnée. C'est pourquoi, entre autres, nous avons suggéré la formation d'un organisme de réglementation des eaux marines qui compterait parmi ces membres des Inuit, de sorte qu'ils puissent faire connaître leurs préoccupations le plus rapidement possible afin qu'on en tienne compte dans l'élaboration des règlements. Cela pourrait être utile si l'on envisage d'étudier plus à fond cette question de réglementation des eaux marines.

Si nous soulevons cette question à ce moment-ci, je crois que c'est parce qu'on nous a mis au courant d'une initiative du Cabinet. Nous croyons savoir, comme on nous l'a expliqué, que le Cabinet a demandé à l'un des ministères de présenter une proposition afin que la question de l'habitat faisant l'objet du projet de loi en soit exclue et qu'elle soit insérée dans une autre mesure qui s'appliquerait à l'habitat marin de l'Arctique. L'idée de relever toutes les mesures importantes des lois concernant les eaux du Nord et l'habitat—à savoir l'habitat, non pas toutes les dispositions relatives à la navigation—et d'en faire un tout qui ne serait ni administré, ni mis en application, ni surveillé par un organisme de réglementation, nous préoccupe énormément. C'est pourquoi je me sens un peu mal à l'aise à ce moment-ci d'attirer votre attention sur l'idée d'instituer un organisme de réglementation des eaux marines, ou la nature des propositions actuelles et compte tenu de l'attitude du cabinet qui voudrait former un tout à partir de pièces prises ici et là sans nécessairement prévoir un organisme pour régir le tout. Cela nous inquiète beaucoup, mais notre propos dépasse certes le cadre du projet de loi C-75. D'un autre côté, avec un tel organisme, on ne pourrait plus formuler la loi de la même façon, ni l'appliquer de la même manière.

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): Your testimony is most impressive. We have heard very good things about you. Can you tell us a little bit about your own background, your association, and who you now represent as a spokesperson here?

Mrs. Doubleday: I began life as a biologist. I began working with northern peoples in that capacity. Somewhere along the line I became very aware of the need for laws which comprehended environmental realities. I became frustrated with seeing provisions developed which were not very appropriate, particularly in the case of the north.

I applied myself and became qualified as a lawyer. I have also done postgraduate work in the area of environmental law particularly as it pertains to aboriginal rights.

Obviously I have an interest in native peoples. I also have a very strong sense that, as a Canadian, if you wish to be a just and strong society, we must deal fairly with all peoples, even the weakest among us, in the sense of power. I do not mean that indigenous or aboriginal peoples are at all weak; I find them to be personally and collectively strong and sincere peoples. If we wish to achieve a strong federation in this country, somehow we must be fair to those who live in what are called the hinterlands or the outports and somehow we have to come to grips with our differences. We may not understand each other very well, but we have to try. That is what brings me here today.

Senator MacDonald (Halifax): You are both a biologist and a lawyer.

I recently heard a CBC broadcast respecting a problem in Vancouver where there was a discothèque above a fish store. Were you involved in this?

Mrs. Doubleday: No; this is new to me, but it sounds very interesting.

Senator Muir: Mrs. Doubleday, the more you talk, the more impressive you become and the more we hear about you the more impressed we are. As one who is not a lawyer and who has been on the hill for 29 years, I have always maintained that there were too many lawyers in the commons and in the Senate. However, I would stand down for our distinguished chairman, who is a distinguished admiralty lawyer who commanded his own ships in the past war. He has a distinguished record and I am sure you will glean some good advice from him this evening.

You have told us that, in the opinion of the Inuit, Bill C-75 is flawed in that it leaves all the necessary powers to deal with the concerns you mention to the discretion of the Governor in Council without providing for legislative guarantees. I believe the chairman touched on that.

It has been my experience with, say, customs legislation that by the time you contacted three public servants you would have three different interpretations of the regulations. The

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Votre témoignage est des plus intéressant. Nous avons entendu beaucoup de bien à votre sujet. Pourriez-vous nous parler de votre expérience, de votre association, et de ceux dont vous vous faites le porte-parole?

Mme Doubleday: J'ai commencé ma carrière comme biologiste. C'est à ce titre, que j'ai commencé à travailler avec les peuples du Nord. Avec le temps, j'en suis venue à être très convaincue de la nécessité d'instituer des lois qui tiennent compte des réalités environnementales. Cela me frustre toujours de voir qu'on adopte des mesures législatives qui ne sont vraiment pas appropriées, en particulier en ce qui concerne le Nord.

J'ai beaucoup travaillé pour devenir avocate, et j'y suis arrivée. J'ai également fait des études de maîtrise sur l'environnement en m'attachant surtout aux droits des aborigènes.

Vous pouvez constater que je m'intéresse beaucoup aux peuples autochtones. J'ai aussi la ferme conviction, en tant que Canadienne, que si l'on veut avoir une société juste et forte, nous devons traiter tous les peuples avec justice, même ceux qui sont le moins capables de se défendre. Je ne veux pas dire par là que les peuples indigènes ou aborigènes sont faibles; je les trouve forts et sincères, aussi bien comme collectivités que comme individus. Si nous voulons former une fédération unie, nous devrons nous efforcer de donner justice à ceux qui vivent dans les terres éloignées, ou dans les régions excentriques si vous voulez, et à un moment donné surmonter nos divergences. Il se peut que nous ayons de la difficulté à nous comprendre, mais nous devons essayer de vivre en harmonie. Voilà pourquoi je suis ici aujourd'hui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous êtes biologiste et avocate?

J'ai récemment entendu un reportage à Radio-Canada où l'on discutait d'un problème survenu dans une discothèque située au-dessus d'une poissonnerie à Vancouver. Était-ce bien de vous qu'il s'agissait?

Mme Doubleday: Non, c'est la première fois que j'en entends parler, mais cela me semble très intéressant.

Le sénateur Muir: Madame Doubleday, plus vous parlez, plus vous devenez émouvante, et plus nous vous entendons, plus nous sommes impressionnés. N'étant pas avocat mais ayant siégé pendant vingt-neuf ans, j'ai toujours soutenu qu'il y avait trop d'avocats à la Chambre des communes et au Sénat. Mais j'ai changé d'idée depuis que je connais notre distingué président, qui est un avocat célèbre de la Marine, qui a commandé son propre navire pendant la dernière guerre. Sa réputation n'est plus à faire, et je suis sûr qu'il se ferait un plaisir de vous faire profiter de ses bons conseils ce soir.

Vous nous avez mentionné que les Inuit trouvent que le projet de loi C-75 est improvisé parce qu'il laisse tous les pouvoirs d'intervention concernant les questions dont vous nous avez parlé à la discrétion du gouverneur en conseil sans donner de garanties législatives. Je crois que le président a déjà soulevé cette question.

Lorsqu'il y a litige au sujet d'une loi, par exemple, la Loi sur les douanes, on constate souvent que les interprétations varient selon le nombre de fonctionnaires consultés, du moins d'après

[*Text*]

same would apply to the Unemployment Insurance Act and so on.

At your hearing before the commons committee, was any assurance given by the minister, the deputy minister, the parliamentary secretary or other officials that when a question arose where there may be a dispute there would be some third body which would make the final decision regarding interpretation?

Mrs. Doubleday: I regret to say that there was no such assurance given at that time. However, the parliamentary secretary suggested that the government bore no ill will, would do no harm, and that the Inuit should trust in the government. I wish this were the best of all possible worlds, but I fear it is not.

Senator Muir: A senator, not of the same part as Mr. Mazankowski, made a statement along those lines when a he said that as long as Mr. Mazankowski was around, things would work out all right. However, in years to come, who knows who may be the minister and how he may run the show.

The Chairman: Thank you Mrs. Doubleday for your excellent presentation.

Mrs. Doubleday: Thank you. I appreciate the free advice.

The Chairman: We now have before us our witnesses from the Corporation of the City of Thunder Bay, namely, Mr. Jack Masters, the Mayor, and Mr. Jerry Cook, General Manager and Chief Executive Officer, Thunder Bay Harbour Commission.

Mr. Jack Masters, Mayor, Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario: May I begin, Mr. Chairman, by thanking you for giving us this opportunity of appearing before you. I listened with care to the senator's comments. I agree with him about having representation made earlier when we are submitting a brief. I too complain at the municipal level of the same thing and have about as much success as committees sometimes have. I also apologize, Mr. Chairman, that the presentation is not also in French but I did not have the resources to have the translation done as I would like to have had it done.

As to the comment as to whether we would, in fact, be able to contribute anything different from what was presented to the commons committee, I suppose the real reason for our being here tonight—and I am pleased that Mr. Cook was able to join me—is that this is the place of sober second thought and the court of last resort, if you wish. Perhaps by trying it from a slightly different angle and emphasizing some of our points, it might serve to cover a very large concern that we have in Thunder Bay as a major Canadian port and as the major inland port. It transcends just the problems that we foresee and the clause about which I will be speaking shortly, it also impacts on our feelings as to the real viability of the Seaway and the viewpoint that one might, or should, be taking in relation to the transportation system across that narrow band of Canada and the meeting of water and rail.

[*Traduction*]

mon expérience. Et la même chose s'appliquerait dans le cas de la Loi de l'assurance-chômage. La loi importe peu.

Lorsque vous avez comparu devant le Comité de la Chambre des communes, avez-vous obtenu l'assurance, du ministre, du sous-ministre, du secrétaire parlementaire ou des hauts fonctionnaires, qu'en cas de conflit, il y aurait une tierce partie qui prendrait la décision finale concernant l'interprétation à donner à la loi?

Mme Doubleday: Je regrette de dire qu'on ne m'a pas donné de telle assurance. Toutefois, le secrétaire parlementaire a signalé que le gouvernement n'avait pas de mauvaise intention, qu'il n'avait aucune malice et que les Inuit devraient lui faire confiance. Dans un monde idéal, il en serait ainsi, mais je crains que ce ne soit pas le cas ici.

Le sénateur Muir: Un sénateur d'un autre parti que celui de M. Mazankowski a déjà fait une déclaration dans ce sens. Il avait dit que tant que M. Mazankowski serait là, les choses tourneraient rondement, mais que pour ce qui était du futur, cela dépendrait de qui serait le ministre et de la façon dont il mènerait la barque.

Le président: Merci beaucoup, Madame Doubleday de votre excellent exposé.

Mme Doubleday: Merci beaucoup. J'ai beaucoup apprécié vos conseils gratuits.

Le président: Nous entendrons maintenant les représentants de la Corporation de la ville de Thunder Bay, dont le maire, M. Jack Master, le gérant général de la ville et directeur exécutif du Thunder Bay Harbour Commission, M. Jerry Cook.

M. Jack Master, maire de la Corporation de la ville de Thunder Bay (Ontario): J'aimerais d'abord vous remercier, monsieur le président, de nous avoir invités à comparaître devant votre comité. J'ai écouté attentivement les observations du sénateur. J'admets avec lui qu'il aurait été préférable que notre mémoire vous parvienne plus tôt. Je me plains de la même chose au niveau municipal et j'ai parfois autant de succès que vous. Je vous présente donc nos excuses pour ne pas l'avoir envoyé plus tôt. Je regrette également, Monsieur le président, que notre mémoire n'ait pas été présenté également en français, mais je n'avais pas les ressources voulues pour le faire traduire convenablement.

Quant à savoir si nous serons en mesure d'apporter quelque chose de nouveau par rapport à ce qui a déjà été dit au Comité de la Chambre des communes, j'imagine que la raison fondamentale pour laquelle nous sommes ici ce soir—et je suis heureux que M. Cook ait pu se joindre à moi—c'est que je considère qu'il n'est pas mauvais que nous y réfléchissions à nouveau. Votre comité est un peu un tribunal de dernière instance, si vous voulez. J'essaierai de vous présenter notre point de vue sous un angle différent en insister sur quelques-uns des points que nous avons déjà soulevés. Nous pourrons peut-être ainsi vous sensibiliser à une question qui nous préoccupe beaucoup à Thunder Bay en tant que site d'une importante installation portuaire canadienne en eau douce. Notre exemple servira à illustrer les problèmes que nous appréhendons si la disposition dont je vous parlerai brièvement est adoptée. Nous aime-

[*Text*]

But to be formal for a moment, Mr. Chairman, I am pleased to have with me, as has been noted, Mr. Jerry Cook, the General Manager and Chief Executive Officer of the Thunder Bay Harbour Commission. It should also be noted that Mr. Cook is also President of the International Association of Great Lakes Ports, and I am sure that he will have much to offer as an expert witness during the question period.

With due respect to the Senate and to this committee, I feel that I am here to oppose a clause to Bill C-75, an act to amend the Canadian Shipping Act, at a time when the decision has already been made. Nonetheless the City of Thunder Bay welcomes this opportunity to make a final plea to drop clause 4 of the bill, at least until such time as a much more thorough economic impact study has been done.

The government will argue that much of that study has been done, that there has been a great deal of consultation. However, this flies in the face of the some 52 responsible objectors who have appeared before the House of Commons committee on this subject. I urge honourable senators to read carefully the names of the objectors and the quotes which are attached to our brief. It includes much of the ground that was covered in the House of Commons committee, but it is presented in a form which I hope will be helpful to your further deliberations.

Can all of those people be wrong when they argue so strongly the harmful effects of this clause? Can the government be so insensitive to the cry for a total review of Seaway costs and benefits? Can the government continue to ignore the concerns of our American partners in the Seaway?

We are not talking about parochial concerns, or marginal increases to shippers to recover costs. We are talking about whether or not there is a fundamental commitment to the Seaway. We are also talking jobs—and you will note that there is a slight misprint in the brief. The figure is 5,000 jobs in Thunder Bay alone.

If the Seaway is recognized as a magnificent inland waterway that opens trading opportunities to the rest of the world; if it is recognized that the benefits of the Seaway are for all Canadians; if it is recognized that there is a special benefit to western Canada in having the opportunity to ship its agricultural products, coal, potash and petroleum products to the rest of the world by a combination of rail, road and water; if those recognitions are there, then why is that not reflected in the action of the government?

[*Traduction*]

rions également vous exprimer notre vision de l'importance réelle de la Voie maritime du Saint-Laurent à l'intérieur du réseau de transport que nous pourrions ou devrions avoir au Canada, compte tenu de l'étendue du pays, et de l'interconnexion entre les voies ferroviaires et les voies maritimes.

Sans plus tarder, Monsieur le président, je vous présente mon collègue, M. Jerry Cook, gérant général et directeur exécutif de Thunder Bay Harbour Commission. Je vous signale en outre que M. Cook est également président de l'International Association of Great Lakes Ports, et je suis sûr, qu'à ce titre, il pourra sûrement vous donner le point de vue d'un expert pendant la période des questions.

Sauf le respect que je dois aux sénateurs et à ce comité, j'ai un peu l'impression d'être venu ici pour m'opposer à une disposition du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, alors que la décision a déjà été prise. La ville de Thunder Bay est toutefois heureuse de profiter de cette occasion pour revendiquer une dernière fois le retrait de l'article 4 du projet de loi, du moins tant qu'une étude plus approfondie sur ses répercussions économiques n'aura pas été menée.

Les représentants du gouvernement prétendront que cette étude a déjà été faite et qu'il y a eu beaucoup de consultations. Ce n'est toutefois pas ce qu'en pensent les 52 opposants responsables qui ont comparu devant le Comité de la Chambre des communes à ce sujet. J'inviterais donc les honorables sénateurs à prendre connaissance de la liste des opposants et de certaines de leurs observations dans le document annexé à notre mémoire. Il résume une bonne partie des aspects qui ont été touchés au Comité de la Chambre des communes, mais il est présenté d'une manière qui, je l'espère, pourra être utile à vos délibérations futures.

Tous ces gens peuvent-ils se tromper en s'opposant si violemment aux effets nocifs de cette disposition? Le gouvernement peut-il être aussi insensible aux revendications de ceux qui réclament un examen global de tous les coûts et avantages de la Voie maritime? Le gouvernement peut-il continuer à ne pas tenir compte des préoccupations de nos partenaires américains concernant la Voie maritime?

Pas question ici de faire de l'esprit de clocher, ni tellement de critiquer une augmentation insignifiante des droits de péage pour compenser les coûts. Il faut se demander si oui ou non nous tenons à la Voie maritime. Il y a aussi les emplois—et je vous prierais d'excuser la petite erreur d'impression dans le mémoire—La Voie maritime fournit 5 000 emplois dans la région de Thunder Bay uniquement.

Si nous considérons que la Voie maritime est un canal intérieur qui nous ouvre d'extraordinaires débouchés vers le reste du monde; si nous reconnaissons qu'elle dessert tous les Canadiens; si nous admettons que les producteurs de l'Ouest canadien en bénéficient particulièrement, car elle leur permet d'expédier leurs denrées agricoles, leur charbon, leur potasse, et leur pétrole vers le reste du monde, grâce à l'interconnexion des réseaux routier, ferroviaire et maritime; si nous sommes conscients de tout cela, pourquoi n'en tenir pas compte dans les interventions gouvernementales?

[*Text*]

Clause 4 gives the government the authority to impose additional taxation by order in council. This clause potentially adds an additional $123 million in cost to shippers. This could be the proverbial final straw to the system that already suffers from unfair competition from the Mississippi system, Seaway tolls and costly, expensive pilotage fees. This clause has the potential to greatly damage the economy of western Canada, the Great Lakes, and, I submit, Canada as a whole.

In this eleventh hour appeal, the City of Thunder Bay urges the deletion of this clause and calls for a total review of the Seaway system that will include the cost benefits of the Seaway and determine a more equitable way to recover costs where fair and practical.

The St. Lawrence Seaway should be the pride of the nation. The Seaway should continue to be a major strength in our ability to trade. Clause 4 should not be allowed to destroy our great inland waterway.

There will be those who argue that that is an overly dramatic statement and that in making overly dramatic statements, of course, the argument can be lost. But, Mr. Chairman, we are really talking about the cumulative effect of costs to shippers. If one takes one item in isolation, it seems like a perfectly logical and rational way of doing business. But at some point in time—and I believe very strongly in this—you push it over the edge.

There are a number of factors that are quite profound in Canada's transportation system that have to be recognized. Clause 4, to my way of thinking—and I believe, if one reads between the lines, it includes all of the opposition that has been put forth to clause 4—is really something that is being done in an almost independent manner—independent of the other facts of life about the shipping of goods. Forgive me for repeating,—because I have said this before, to the House of Commons committee—that we as Canadians look to the rest of the world as our marketplace. We do not seem to be adding population that quickly. We are constantly told by all levels of government that it is a tough world out there and that we have to be prepared to compete—and the way we compete, among other things, is through our ability to ship efficiently and competitively.

So this is an extremely sensitive issue, and while our objections tonight and in the past have focused on clause 4 of the amendments to the Canada Shipping Act, they really are an opportunity to suggest that by the deletion of clause 4 we will focus attention again in a proper and fitting manner to enhance the opportunities of trade for Canada. We all look with pride at our balance of payments, but we will sometimes forget, as we do with clause 4, how we got to the point where we could enjoy the very comfortable balance of payments that traditionally we have been enjoying. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Cook, do you wish to make your comments?

[*Traduction*]

L'article 4 autorise le gouvernement à augmenter les droits de péage sur simple décret du conseil. Cette disposition pourrait éventuellement coûter 123 millions de dollars de plus aux expéditeurs. Elle pourrait finalement donner le coup de grâce à un système qui subit déjà la concurrence indue du réseau du Mississippi, et dont les droits de péage et de pilotage sont déjà très coûteux. Cette disposition risque de causer un préjudice à l'économie de l'Ouest canadien, de la région des Grands Lacs et, à mon avis, du Canada dans son ensemble.

D'urgence, la ville de Thunder Bay presse le gouvernement de supprimer cette disposition et réclame une révision globale de toute l'administration de la Voie maritime pour en évaluer les coûts et bénéfices et trouver des mécanismes plus équitables qui puissent compenser les coûts lorsqu'il est juste et pratique de le faire.

La Voie maritime du Saint-Laurent devrait être un objet de fierté pour la nation. Elle devrait demeurer un instrument dynamique qui nous permet d'exporter nos produits. On devrait tout faire pour que l'article 4 ne vienne pas détruire cet important canal intérieur.

D'aucuns prétendront que nous exagérons et que ce n'est pas la manière de gagner notre point. Mais, Monsieur le président, nous craignons vraiment que les expéditeurs tiennent compte de l'effet cumulatif des coûts. Pris un à un, ces coûts semblent parfaitement justifiés et rationnels. Mais passé un certain point—et j'en suis fermement convaincu—c'en est trop.

Il y a un certain nombre de facteurs très importants dont il faut tenir compte dans l'administration du réseau de transport canadien. De la façon dont je conçois les choses—et si on lit entre les lignes, cela résume toutes les oppositions qui ont été avancées concernant cet article—l'article 4, pris isolément, est peut-être justifié, mais il ne tient compte d'à peu près aucun des autres facteurs qui caractérisent l'expédition des marchandises. Je regrette d'avoir à me répéter—car je l'ai déjà dit devant le comité de la Chambre des communes—mais nous autres, Canadiens, nous considérons le reste du monde comme notre marché, mais nous n'agissons pas en fonction de cette réalité. Dans tous les paliers de gouvernement, on nous répète constamment que la concurrence est féroce et que nous devons être prêts à y faire face. Le moyen de le faire n'est-il pas, entre autres, de demeurer habiles à expédier nos produits efficacement et de façon concurrentielle.

Ce point est donc très important. Bien que nos objections de ce soir et du passé aient surtout été centrées sur l'article 4 du projet de loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, elles sont pour nous une occasion de vous dire qu'en supprimant cet article, nous pourrions à nouveau nous efforcer de trouver un mécanisme qui nous permette de développer nos débouchés commerciaux. Nous sommes tous très fiers de notre balance des paiements, mais nous oublions parfois, comme l'illustre l'article 4, de la façon dont nous sommes arrivés à une situation aussi enviable. Merci beaucoup, Monsieur le président.

Le président: Monsieur Cook, avez-vous autre chose à ajouter?

[*Text*]

Mr. Jerry Cook, General Manager and Chief Executive Officer, Thunder Bay Harbour Commission: Mr. Chairman, I would like to emphasize a couple of things to which Mr. Masters referred. While clause 4 is a national application, presumably, we are talking about the Seaway. The Seaway is now taxed quite heavily. It is the most expensive waterway in North America, by quite a long way, and there is no other waterway in North America, with the exception of the Mississippi system, that has any kind of government levies against it—and it is a very minor one in the case of the Mississippi.

What I think is generally forgotten is that at the end of 1984—and it was enacted in 1985—the government, in its wisdom, transferred marine responsibilities for dredging, and most of the things that are talked about in clause 4, from Public Works Canada to Coast Guard; and since that time each of the ports in the country have been negotiating with the Canadian Coast Guard in an attempt to arrive at an agreement that both sides could live with—because the Coast Guard has taken the position that it will not carry out any of those mandates that it has been given without a contractual obligation between the port and the Coast Guard. These negotiations have been extremely difficult, and when you consider that 18 months have now gone by and we have not accomplished a solution—and I do not believe any port in the country has been able to find a solution—what is going to happen whenever we do arrive at an answer is that the cost of operating our ports will go up significantly, anyway. The coastguard has taken the basic position that there is a good number of things that used to be done with a port by the Department of Public Works that will no longer be done by coastguard under any circumstance. So we can put Bill C-75 aside for a moment. Our costs are going to go up by an amount that we do not yet know; we have to conclude the negotiations but they are certainly going to go up significantly, and this on top of a seaway that already has significant taxes on it.

I remind honourable senators that we have a very unusual piloting system in the seaway. It is an extremely expensive one—more expensive than anywhere else in the world. It is imposed by agreement between two countries, the United States and Canada. When all of these things are added together, we conclude that today the St. Lawrence Seaway system is in serious jeopardy.

I could not agree more with Mr. Masters when he calls for the need for an examination. Quite frankly, we do not see any commitment by the federal government to the seaway. We see a very strong commitment to the west coast and that is great. There are significant funds to spend on the west coast to bring it up to what was thought to be needed in order to challenge the Pacific Rim marketplace. That is fine, but the St. Lawrence does not seem to have attracted that kind of commitment. The St. Lawrence Seaway is an international waterway; it is valuable for the international trade of North America. Sixty million people in North America live on each side of the Great Lakes and the St. Lawrence. This is the magnitude of the question that worries us.

Thank you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

M. Jerry Cook, gérant général et directeur exécutif, Thunder Bay Harbour Commission: Monsieur le président, j'aimerais insister sur certains points que M. Master a soulevés. Bien que l'article 4 concerne tout le pays, notre préoccupation vise surtout la Voie maritime du Saint-Laurent. Les droits de péage y sont très lourds actuellement. C'est le canal intérieur le plus coûteux en Amérique du Nord, et de loin. Il n'y a, en effet, aucune autre voie intérieure en Amérique du Nord, à l'exception de celle du Mississippi, qui impose des droits de péage—et ils sont très minimes dans le cas du Mississippi.

Ce qu'on oublie généralement, à mon avis, c'est qu'à la fin de 1984—et cette mesure est entrée en vigueur en 1985—le gouvernement, dans toute sa sagesse, a transféré la responsabilité du dragage maritime et de toutes les autres activités dont il est question dans l'article 4, de Travaux publics Canada à la Garde côtière du Canada; depuis ce temps, les ports du pays, un à un, ont dû négocier avec la Garde côtière canadienne en vue d'en arriver à une entente qui satisfasse les deux parties—car la Garde côtière est convaincue qu'elle ne peut s'acquitter de son mandat s'il n'y a pas d'abord obligation contractuelle entre les ports qu'elle dessert elle-même. Ces négociations sont parfois très difficiles, et si l'on considère que dix-huit mois se sont écoulés sans qu'il y ait de solution—et je ne crois pas qu'aucune des autorités portuaires du pays ait encore trouvé un terrain d'entente—il y a fort à parier que, solution ou non, le coût d'exploitation de nos ports croîtra de façon significative. La Garde côtière a décidé essentiellement que certaines des responsabilités assumées par le ministère des Travaux publics ne le seront plus en aucune circonstance par la Garde côtière. Nous pouvons donc oublier le projet de loi C-75. Nos coûts monteront considérablement, et Dieu sait où ils s'arrêteront, du moins tant que nous n'aurons pas mené les négociations à terme. Chose certaine, ils monteront considérablement et ils s'ajouteront au fardeau déjà très lourd que constituent les droits de péage de la Voie maritime.

Je rappelle aux honorables sénateurs que nous avons des exigences de pilotage très peu courantes dans la Voie maritime. Elles coûtent très cher, beaucoup plus que partout ailleurs dans le monde. Elles découlent d'une entente entre nos deux pays: les États-Unis et le Canada. Lorsque nous considérons tous ces facteurs ensemble, nous pouvons en conclure que le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent est sérieusement menacé.

Je ne saurais être plus convaincu que M. Masters lorsqu'il réclame une enquête. Je vous avouerai franchement qu'il ne nous semble pas que le gouvernement fédéral tienne tellement à la Voie maritime. Il se sent très responsable envers la Côte ouest, et c'est merveilleux. Il y a d'importantes sommes à injecter pour que les ports de la Côte ouest puissent nous permettre d'espérer un jour percer les marchés des pays du Pacifique. Tout cela est très bien, mais la Voie maritime ne semble pas avoir suscité ce genre d'intérêt. Le Saint-Laurent est une voie maritime internationale qui joue un rôle important dans le commerce international nord-américain. La population riveraine des Grands lacs et du Saint-Laurent s'élève à 60 millions. Telle est l'ampleur de la question qui nous préoccupe.

Merci, monsieur le président.

[*Text*]

Senator Muir: Mr. Chairman, I listened to both witnesses carefully and they have made some excellent points. Your Worship, I will ask of you the same question I put to Mrs. Doubleday: Have the amendments passed by the House of Commons made you feel any better about this bill or have they made no difference?

Mr. Masters: I will respond through you, Mr. Chairman, to say not really. The bill provides that the charges will be gazetted. There will be 90 days in which to make a submission or to raise objections before charges are imposed. I believe the minister has indicated that it will never go beyond 15 per cent. Fifteen per cent sounds very small. It does nothing to take away the inherent objection that we have to the clause and to the principle that we are adding another charge on top of another charge on top of another charge without backing off and really doing a total job. Mr. Chairman, through you—and I do not mean to take up too much of the senators' time on this—I will say that we can be guilty in this country of studying things to death. That is not productive, but I think that the study is necessary in this instance in order to determine the commitment that we have made to the seaway and to appreciate the seaway. If that perception is wrong, Mr. Chairman—if that is really just the port of Thunder Bay crying wolf—that is fine. But the clause is still there; there were some essentially minor amendments made to it. There is a general recognition that, not only for the benefit of Thunder Bay but for the benefit of Canada, we should enhance and not diminish the opportunity to use the St. Lawrence Seaway.

Mr. Cook: If I may, Mr. Chairman, I will say that the amendments included additions to the definition of what could be charged for, so the amendments did provide the capacity to charge more than what was originally intended.

Senator Muir: I am interested in what Mr. Cook said. I recall that on the east coast of Nova Scotia the Atlantic region dredging went to the Department of Public Works. The other night officials of the Department of Transport appeared before this committee. I made the point that if Sydney harbour were dredged two feet deeper, much larger ships could go in there. I asked them how they would go to work on that. I believe that the officials said they would do that but they would make application to the Department of Fisheries and Oceans, which would then talk to the Department of Public Works and it would then end up at the Department of Transport. I could be wrong on that, but I believe that was the answer. In my view, that roundabout way of doing things is utterly ridiculous.

In your case, if the Department of Transport is not going to do the work that would be required in your area, have they told you who will do it or how you can go about getting it done?

Mr. Cook: The one thing that has not been discussed in any detail is precisely what you are talking about, senator; namely, the procedure to get approval to do it. Where government funding is provided, it is always a complicated process. That is partially because of environmental concerns, partially because of the mandate of the Department of Fisheries and Oceans and

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Monsieur le président, j'ai écouté attentivement les deux témoins qui ont soulevé des points très intéressants. Je poserai à votre honneur la même question que j'ai posée à Mme Doubleday, qui est celle-ci: les modifications adoptées par la Chambre des communes vous rassurent-elles au sujet de ce projet de loi?

M. Masters: Je vous répondrai en vérité, que non. Le projet de loi porte que les droits seront publiés dans la Gazette du Canada. Avant leur imposition, un délai de 90 jours est prévu, durant lequel on recevra les mémoires ou les objections. Le ministre a dit, je crois, que l'augmentation ne dépassera pas 15 p. 100, ce qui me semble très peu. Insuffisant, en tout cas, pour réfuter notre objection à ces augmentations successives des droits qui ne contribuent réellement pas à régler le vrai problème. Monsieur le président, je ne veux pas m'attarder trop longtemps sur ce sujet, mais je n'en dirai pas moins qu'au Canada, on n'en finit plus d'étudier une question, ce qui n'est guère productif. Toutefois une telle étude s'impose ici pour apprécier l'utilité de la Voie maritime et les engagements que nous avons pris en ce qui la concerne. Si cette façon de voir est fausse, monsieur le président, si ce n'est que Thunder Bay qui crie au loup, très bien. Mais la disposition est toujours là; on n'y a apporté que de très légères modifications. On reconnaît en général que, non seulement au profit de Thunder Bay mais à celui du Canada tout entier, nous devrions encourager et non pas limiter l'utilisation de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Cook: Avec votre permission, monsieur le président: Ces modification apportaient à la définition des droits perceptibles des changements qui rendaient possible l'imposition de droits supérieurs à ceux qui avaient été originalement prescrits.

Le sénateur Muir: Ce que dit M. Cook m'intéresse. Je me souviens que le dragage de la région atlantique sur la côte est de la Nouvelle-Écosse a été confié au ministère des Travaux publics. L'autre soir, des hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont comparu devant ce comité. Je leur ait dit: si l'on augmentait de deux pieds la profondeur du port de Sydney, il pourrait accueillir des navires d'un tonnage beaucoup plus élevé. Je leur ai demandé ensuite quelle serait leur façon de procéder. Ils ont répondu, je crois, qu'ils feraient ce dragage, mais qu'il leur faudrait adresser une demande au ministère des Pêches et Océans, qui en parlerait ensuite au ministère des Travaux publics et que la demande aboutirait enfin au ministère des Transports. Je puis me tromper, mais je crois que c'est ce qu'ils ont dit. A mon avis, cette façon détournée de faire les choses est tout à fait ridicule.

Dans votre cas, si le ministère des Transports ne fait pas les travaux nécessaires dans votre région, vous a-t-il dit qui les feraient ou comment vous y prendre pour qu'ils soient exécutés?

M. Cook: La seule chose qui n'a pas été discutée de façon détaillée est précisément celle dont vous parlez, sénateur, à savoir: la procédure à suivre pour obtenir l'approbation des travaux. Dès que le gouvernement finance un projet, les choses se compliquent: un peu à cause des préoccupations environnementales, un peu à cause du mandat du ministère des Pêches et

[*Text*]

so forth. But the essence of these agreements that we are trying to reach between each other is a separation of the responsibility. There will thereby be certain areas in our port, for example, which will be the responsibilty of the coastguard. Those are generally called main channels. The definition of "main channel" is one of the reasons for the difficulty of the negotiations. It sounds very simple but it becomes complicated when we try to define it. Once the negotiations are complete, the coastguard will have its responsibilities.

Under the arrangements within government at the moment, the coastguard would have to deal with the Department of Public Works in order to accomplish the work. The marine division of public works, for example, would do the engineering, call the tenders and so forth. For those portions which fall under the responsibility of the port, the port will carry out the work in any manner which it feels is justified. It could employ private consultants, for example, since theoretically there will be no contribution on the part of government. The port would have the full authority to do things whichever way it thought necessary.

Senator MacDonald (Halifax): Your Worship, according to my notes, in your testimony before the House of Commons you said that we should be looking at ways not only to recover some of the costs but to enhance the St. Lawrence system. Have you any thoughts as to how you could recover some of the costs? Are you just in sympathy with the general idea of recovery or do you have any precise thoughts on the matter?

Mr. Masters: Mr. Chairman, in principle I do feel that we have to find ways to recover costs, but there are two points I would like to mention. First, we have to judge what is a cost and what is an investment or a legitimate cost of doing business in the country as a whole. We charge the taxpayers of Thunder Bay for the costs of the roads because they are specifically driving their cars on the streets. It is accepted that everybody benefits so everybody pays. In a sense, everybody in Canada benefits from the St. Lawrence Seaway so everybody should pay for part of the transportation cost. I suggest that out of the study might come the idea that we handle the cost recovery where practical and fair and that we have a deal in relation to other trading partners and nations, because, after all, we are on the same planet as they are, and that is carried out either through tolls or through direct charges. I would also hope that through stronger government recognition of the problems we can cut out other costs in the seaway that are not necessary. Mr. Cook has identified one of the major costs that could easily be dropped, the cost of pilotage fees. Then perhaps we would be talking the same language, and in a way that shippers of the world could understand.

The other problem with this system, as opposed to a simplified and fair system, is that we leave doubts in the mind of the world shipping community. We leave the doubt as to how much it will be from one year to the next. When there are such doubts, the use of the system becomes less attractive.

Senator MacDonald (Halifax): You say on page 3:

> Clause 4 gives the Government the authority to impose additional taxation by Order-in-Council. This clause,

[*Traduction*]

Océans, et ainsi de suite. Mais en somme, nous nous efforçons de répartir les responsabilités. Par exemple, certaines régions de notre port relèveront de la garde côtière. On les appelle en général le chenal principal. La définition de «chenal principal» complique nos négociations. Cela semble simple, mais tout se complique dès qu'on essaie de trouver une définition. Une fois les négociations terminées, les responsabilités de la garde côtière sont délimitées.

En ce moment, en vertu des arrangements faits avec le gouvernement, la garde côtière devrait traiter avec le ministère des Travaux publics pour accomplir son travail. La division maritime des travaux publics, par exemple, s'occuperait de l'ingénierie, des soumissions etc. Pour les autres secteurs qui relèvent du port, celui-ci fera les travaux comme bon lui semblera. Il pourrait, par exemple, recourir à des conseillers privés puisque, théoriquement, il n'y aura aucune contribution de la part du gouvernement. Le port serait pleinement autorisé à prendre toutes les mesures qu'il jugerait nécessaires.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Votre honneur, d'après les notes que j'ai prises au sujet de votre témoignage à la Chambre des communes, vous avez dit qu'il faudrait trouver moyen de recouvrer une partie des frais, mais aussi de tirer un meilleur parti de la voie maritime du Saint-Laurent. Pouvez-vous nous suggérer des moyens précis?

M. Masters: Monsieur le président, il nous faut, en principe, trouver le moyen de recouvrer les frais, mais il y a deux points dont j'aimerais faire mention. D'abord, il nous faut distinguer entre les frais et les investissements ou ce qu'il en coûte normalement pour faire affaires dans le pays. Nous prélevons des taxes des contribuables de Thunder Bay pour défrayer le réseau routier qu'ils utilisent eux-mêmes. Tous en profitent, il est donc normal que tous paient. En un sens, tous les Canadiens profitent de la voie maritime du Saint-Laurent et ils devraient tous payer une partie des frais de transport. A mon avis, l'étude nous indiquera peut-être les points où il est à la fois juste et pratique de recouvrer les frais et nous rappelera que nous avons un engagement avec d'autres associés commerciaux, d'autres pays, parce que, après tout, nous vivons sur la même planète qu'eux. Nous pourrions procéder par payage ou droits directs. J'oserais espérer également que, par une meilleure connaissance du problème, le gouvernement soit capable de réduire les frais inutiles. M. Cook a fait ressortir l'une des principales dépenses qu'on pourrait supprimer, les frais de pilotage. Nous pourrions en outre utiliser un langage compréhensible pour les expéditeurs du monde.

L'autre problème qui nous empêche de simplifier le système et de le rendre équitable, c'est que nous laissons planer des doutes dans l'esprit des expéditeurs du monde, qui ne savent pas à quoi s'en tenir sur les frais, d'une année à l'autre. Dans ces conditions, ils sont moins portés à utiliser la voie maritime.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous dites à la page 3 ce qui suit:

> L'article 4 confère au gouvernement le pouvoir d'imposer des droits additionnels, par un décret du conseil. Cet

[*Text*]

potentially, adds an additional $123 million in cost to shippers.

Do you mean all shippers?

Mr. Cook: One of the problems we have with the legislation is that it does not say who will pay or how the 15 per cent will be divided between the users of the systems in Canada. There is no detail on these matters at all. The minister has said 15 per cent. The other day the Prime Minister said that it was 15 per cent. The latest figures available for the cost of the operation and maintenance of the Coast Guard amount to some $800 million. Fifteen per cent of that is $123 million. That is how we arrived at that figure.

Senator MacDonald (Halifax): Where did I get the idea that it would be less than 15 per cent? I thought that the testimony we heard was something in the order of 8 per cent or 9 per cent.

Mr. Cook: The minister did say in one of his statements that it would be 9 per cent, but it seems to have gone up lately. I saw a copy of a telex today in which the Prime Minister told the Premier of Quebec that it would be 15 per cent.

Senator MacDonald (Halifax): You mean that this is what they are looking to. As I understand it, it has never exceeded 3 per cent. I thought the projection was for 9 per cent. Anyway, you have answered my question.

Mr. Masters: Mr. Chairman, may I make one more observation. I appreciate the degree of latitude the committee is giving us in drifting away a little bit from the bill and the clause which we find objectionable. A flag of alarm should also be noted over the prediction that in the next while there will be 25 per cent fewer lake bottoms coming up the system. Part of this is attributable to world economic conditions, and so on. However, part of it seems to be related to the fact that perhaps already, without this measure, the cost of using the seaway is becoming prohibitive or far less attractive. When Great Lake ports are looking to the harbour and the seaway to create jobs, anything that puts a negative factor out there, such as this bill, will only make that prediction of fewer lake bottoms in the next few years come true. It does nothing to change the course of that prediction. Over time we will pay a terrible price for such predictions. Part of the prediction relates to today's energy costs. The best experts say that those energy costs will change appreciably. At that point we will be wishing that we had the ability to ship by water in an efficient manner.

Senator MacDonald (Halifax): The clerk has given me the minutes of the hearing of April 29, 1986 when the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Mr. Michael Forrestall, appeared. He made the following statement:

> We are not looking at recovering an awful lot of money. As I indicated in my earlier remarks, the minister wants to net, by 1988-89, $20 million out of an ever-increasing budget that now is running about $834 million.

[*Traduction*]

article peut ajouter 123 millions de dollars aux frais des expéditeurs.

Entendez-vous tous les expéditeurs?

M. Cook: L'ennui, c'est que la mesure législative ne précise pas qui paiera, ou comment ce 15 p. 100 sera réparti entre les usagers de la voie maritime au Canada. Il n'y a à ce sujet absolument aucun détail. Le ministre a dit 15 p. 100. L'autre jour, le Premier ministre a dit également 15 p. 100. Les derniers chiffres que nous avons sur le coût d'opération et l'entretien de la Garde côtière s'élève à 800 millions de dollars. Or 15 p. 100 de ce montant équivaut à 123 millions de dollars. Voilà comment nous avons obtenu ce chiffre.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Où ai-je bien pu prendre l'idée que ce montant pourrait être inférieur à 15 p. 100? Il me semblait que la déclaration que nous avons entendue l'établissait à 8 ou 9 p. 100.

M. Cook: Le ministre a dit, dans l'une de ses déclarations, que ce serait 9 p. 100, mais ce chiffre semble avoir augmenté dernièrement. J'ai vu aujourd'hui une copie de télex où le premier ministre dit au premier ministre du Québec que ce chiffre serait de 15 p. 100.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est-à-dire que c'est ce chiffre qu'ils envisagent. A mon avis, il n'a jamais dépassé 3 p. 100. Je croyais que ce 9 p. 100 était une projection. Bref, vous avez répondu à ma question.

M. Masters: Monsieur le président, puis-je ajouter une observation. J'apprécie toute la liberté que le comité nous accorde de nous écarter un peu de la teneur du projet de loi et de l'article auquel nous nous opposons. Il faut aussi s'inquiéter de la prédiction voulant qu'il y aura bientôt 25 p. 100 de moins de cargos dans le réseau. Une partie de cette réduction doit être attribuable au climat économique mondial, et à d'autres causes. Toutefois, cette baisse semble attribuable en partie au fait que, même sans cette mesure, le coût d'utilisation du réseau maritime devient prohibitif ou en tout cas moins attrayant. Lorsque les ports des Grands Lacs se tournent vers le port et le réseau maritime pour créer des emplois, tout facteur négatif, comme ce projet de loi, ne fera que hâter la réalisation de cette prédiction. Le projet de loi ne fait rien pour changer le cours de cette prédiction. Avec le temps, nous aurons à payer un prix exorbitant pour des prédictions de ce genre. Une partie de cette prédiction se rapporte aux coûts énergétiques actuels. Les experts les plus avertis disent que ces coûts énergétiques vont changer appréciablement. Lorsque ce changement s'effectuera, nous souhaiterons être en mesure d'expédier par voie maritime d'une manière efficace.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le greffier m'a remis le procès verbal de la séance du 29 avril 1986, au cours de laquelle a comparu le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Michael Forrestall. Il a fait la déclaration suivante:

> Nous ne cherchons pas à recouvrer de grosses sommes. Comme je l'ai dit plus tôt, le ministre envisage des recettes de 20 millions de dollars en 1988-1989 et cela, sur un budget toujours croissant qui se chiffre maintenant à environ 834 millions de dollars.

[*Text*]

I accept Mr. Cook's statement. If the Prime Minister says that he is looking for 15 per cent, then he is looking for 15 per cent.

At the top of page 2 of your brief you say:

> Can the Government be so insensitive to the cry for a total review of Seaway costs and benefits? Can the government continue to ignore the concerns of our American partners in the Seaway?

I thought that process had begun.

Mr. Cook: Of course, the seaway is a joint asset of two countries, and it is operated in accordance with a set of agreements between the two countries, which is supported by legislation in the respective countries. The Americans are going forward on a user pay system as well. My friends in Washington tell me that they expect their legislation to have the President's approval by the end of June. They are going to use the system of an *ad valorem* tax on goods. When that tax is being assessed on the south side of the seaway and something else is happening on the north side, it is going to make things difficult. Today we fight each other tooth and nail for every pound of cargo, so it is very evident as soon as costs change. Because you are dealing in hundreds and thousands of millions of tons, we are only talking in pennies, but they add up to quite a bit of money. For example Duluth and our city fight each other over cargo, and often times it is pennies that move the decision one way or the other.

The Americans say that if the legislation goes through, and I am led to believe that it will, they will rebate the tolls. In other words, there seems to be this recognition of equity throughout the coastal regions, as they call them.

The Chairman: Is this proposed bill presently before the American Congress?

Mr. Cook: I understand that it has gone through both the Senate and the Congress.

The Chairman: I shall get a copy of it for the use of the committee.

Senator Muir: Apparently we were misinformed at the hearing of April 29th when we were told that there would be a recovery of about $20 million at 8 or 9 per cent. You seem to be referring to an additional tax amounting to $123 million.

Mr. Cook: If the rate is 15 per cent, yes.

Senator Muir: Clause 4 gives the government the authority to impose additional taxation by order in council. Potentially this clause adds $123 million in cost to shippers. I am wondering why we were advised at one hearing of one thing and now we are being told something else.

The Chairman: Did not the Parliamentary Secretary state before this committee that what they were looking at is an overall reduction for the Coast Guard of $20 million per year?

Senator Muir: Yes. It would cost $20 million less if they got these fees they were talking about.

Senator MacDonald (Halifax): Just to go back to elementary mathematics, I do not know why it escaped us. The parlia-

[*Traduction*]

J'accepte la déclaration de M. Cook. Si le premier ministre dit qu'il envisage 15 p. 100, alors c'est vrai.

Au haut de la page 2 de votre mémoire vous dites:

> Le gouvernement peut-il rester à ce point indifférent à la nécessité de revoir les frais et profits du réseau maritime? Peut-il continuer à ignorer les préoccupations de nos associés américains?

Je croyais le processus amorcé.

M. Cook: Sans doute, la voie maritime est une entreprise de deux pays qui est gérée conformément aux accords mutuels appuyés par des mesures législatives dans chacun des pays. Les Américains adopteront également un régime de droits d'usager. Mes amis à Washington me disent qu'ils s'attendent que le président approuve leur loi d'ici la fin de juin. Ils vont imposer un système de taxe sur la valeur. Mais si une taxe est levée sur la rive sud de la Voie maritime et qu'une mesure différente est appliquée sur la rive nord, on n'est pas sorti de l'auberge. Nous nous arrachons avec acharnement chaque livre de marchandise; imaginez ce qui se produira si les droits changent. Parce que des centaines et de milliers de millions de tonnes sont en jeu, on ne parle que de sous, mais qui deviennent vite des gros sous. Par exemple, Duluth dispute le fret à notre ville et souvent ce sont quelques sous qui font pencher la balance.

Les Américains disent que, si le projet de loi est adopté, et je crois qu'il le sera, ils diminueront les droits. En d'autres termes, une certaine équité semble être respectée dans ces régions côtières, comme ils les appelent.

Le président: Le Congrès américain est-il actuellement saisi de ce projet de loi?

M. Cook: Si j'ai bien compris, le projet a franchi le Sénat et le Congrès.

Le président: Puis-je en avoir un exemplaire pour le Comité.

Le sénateur Muir: Apparemment, nous avons été mal informés lors de l'audience du 29 avril lorsqu'on nous a dit qu'on recouvrerait environ 20 millions de dollars, à 8 ou 9 p. 100. Vous mentionnez, semble-t-il, une taxe additionnelle s'élevant à 123 millions de dollars.

M. Cook: Si le taux est de 15 p. 100, oui.

Le sénateur Muir: L'article 4 confère au gouvernement l'autorité nécessaire pour imposer une taxe additionnelle par décret du conseil. Cette mesure pourrait ajouter 123 millions de dollars aux frais des expéditeurs. Je me demande pourquoi on nous a dit une chose lors de l'audience et qu'on nous en dit une autre, entièrement différente, aujourd'hui.

Le président: Le secrétaire parlementaire du Secrétariat d'État n'a-t-il pas déclaré devant notre comité qu'il n'entendait réaliser qu'une économie générale de 20 millions de dollars par année pour la Garde côtière?

Le sénateur Muir: Il leur en coûterait 20 millions de dollars de moins, s'ils imposaient les droits dont ils parlaient.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Revenons aux mathématiques élémentaires; je ne comprends pas comment cela

[*Text*]

mentary secretary was talking about 9 per cent of 20 million and perhaps I put words in his mouth, but let's square it off at 10 per cent. If he was looking for 10 per cent of $830 million, you would be talking about $800,000.

Mr. Cook: No, senator, $80 million.

Senator MacDonald (Halifax): Yes, I am sorry, $80 million.

Mr. Masters: Mr. Chairman, if I might interject, it really points out the problem with the legislation, and I suppose it is true of any legislation that allows for order in council. I recognize that you cannot always be precise in advance of a given situation, but if, in fact, we were looking at 8 per cent, then perhaps that is something that we could look to and could adjust to if that was a certainty. However, if it is up to 15 per cent and, at some point in time, someone wishes to exercise that, then it could happen. The comment was made that, of course, under this minister, everyone recognizes the minister as being a reasonable man, et cetera. Mr. Chairman, ministers change; governments change, but regulations go on or, in legislation, clauses are there to stay. Having also served in the other place, I know that I have found myself supporting legislation that, over time, I have said to myself that I wished that at the moment of passing that legislation we had listened and been more precise, because it might have headed problems off at the pass. That, I suppose, is the other aspect of our intervention today, and that is to suggest that there could be more preciseness to guard against the future negative effects that could be more severe than what was intended in the legislation.

Senator Bielish: I might be totally off base, but you said that the Americans will have to have an *ad valorem* tax but that they will recover their amount. Do you have any idea what their tax is going to be?

Mr. Cook: I believe it is .004 per cent of the value of the cargo passing through an American-controlled waterway. When you think about the Detroit River and the agreement between the United States and Canada, the Detroit River is American controlled. That is one example. In Sault Ste. Marie, the locks there are operated by the corps of engineers of the United States; so that is American controlled. It has not yet been decided about the cargo coming out of Canada to cross the border, going through the Sault Ste. Marie locks to Chicago. That is a question we have asked and have not yet received an answer.

The Chairman: Do you have any further comments or questions.

Senator MacDonald (Halifax): I have one last question. My great friend is Bruce Phillips of CTV. His proudest claim to fame is that his father was the Mayor of Thunder Bay, and he said that his father was the greatest mayor that Thunder Bay ever had. Would you be inclined to agree with that statement?

Mr. Masters: I would be more than inclined to agree with that statement. He was actually Mr. Northwestern Ontario. I had the great honour of knowing Blacky and we recently honoured his memory when Bruce was in Thunder Bay. As to his greatness as a citizen of our area, I would say yes, that he

[*Traduction*]

nous a échappé. Le secrétaire parlementaire parlait de 9 p. 100 de 20 millions de dollars. Je lui attribue peut-être des paroles qu'il n'a pas dites mais nous pouvons arrondir 10 p. 100. Or 10 p. 100 de 830 millions de dollars, donnent environ 800 000 de dollars.

M. Cook: Non, sénateur, 80 millions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui, excusez-moi 80 millions de dollars.

M. Masters: Monsieur le président, ceci nous montre précisément les lacunes du projet de loi et cela est vrai, je crois, de toute loi qui prévoit des décrets du conseil. Je comprends que l'on ne puisse pas toujours prévoir toutes les situations, mais si nous envisageons en fait 8 p. 100, c'est une possibilité que nous pourrions accepter et à laquelle nous pourrions nous adapter si elle devenait une certitude. Toutefois, s'il s'agit d'un chiffre supérieur à 15 p. 100 et que, à un moment donné, quelqu'un voulait s'en tenir à ce chiffre, cela pourrait se produire. Certes, tous ont reconnu que le ministre est une personne raisonnable et ainsi de suite. Monsieur le président, les ministres changent, les gouvernements aussi; mais le règlement demeure et les dispositions d'un projet de loi sont là pour longtemps. Ayant servi dans l'autre endroit, je sais que j'ai appuyé des mesures législatives au sujet desquelles je me dis que nous avons manqué une bonne occasion d'éviter certains problèmes. C'est sans doute la raison pour laquelle nous proposons aujourd'hui l'adoption de mesures plus précises pour nous prémunir contre des effets négatifs futurs, qui pourraient porter plus à conséquence que ce que vise la mesure législative.

Le sénateur Bielish: Il se peut que je sois tout à fait perdu, mais vous avez dit que les Américains auront une taxe fondée sur la valeur de la marchandise et qu'ils recouvreront leur montant. Savez-vous à combien s'élèvera cette taxe?

M. Cook: Elle sera égale à 0,004 p. 100 de la valeur du fret acheminé par la Voie maritime contrôlée par les États-Unis. Songez, par exemple, à la rivière Detroit et à l'accord conclu entre les États-Unis et le Canada. La rivière Detroit est sous contrôle américain. A Sault-Ste-Marie, les écluses, actionnées par les ingénieurs des États-Unis, sont également contrôlées par les Américains. Rien n'a encore été décidé pour les marchandise, en provenance du Canada qui doivent traverser la frontière et être acheminées par les écluses de Sault-Ste-Marie jusqu'à Chicago. Nous avons soulevé cette question et n'avons encore reçu aucune réponse.

Le président: Avez-vous d'autres observations ou questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai une dernière question. Mon grand ami, Bruce Phillips du réseau CTV, s'enorgueillit beaucoup d'être le fils d'un ancien maire de Thunder Bay. Son père a d'ailleurs été, selon lui, le plus grand maire que Thunder Bay ait jamais eu. Êtes-vous d'accord là-dessus.

M. Masters: Même plus que d'accord. Il était en fait la plus éminente personnalité du Nord-Ouest ontarien. J'ai eu le grand honneur de connaître Blacky et nous avons récemment rendu hommage à sa mémoire quand Bruce est venu à Thunder Bay. Je puis dire qu'il compte parmi les plus grands

[*Text*]

ranks among the greatest, along with the C.D. Howes of this world. Mr. Chairman, I thank you very much for the opportunity to appear before the committee, on behalf of Mr. Cook and myself. If there is any message that we can leave with you, it is this: Please do what you can within your capacity to urge the government to help us ascertain the role that the seaway should be playing in the protection of our great transportation system, of which we have always been so proud over all these years, and to keep Canada going in the right direction. Thank you.

The Chairman: Thank you very much.

The next panel of witnesses consists of Mr. W. H. Sheffield, Transportation Manager, Stelco Inc., Mr. J. McAllister, Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco, Mr. T. P. Foley, General Manager, Traffic, The Algoma Steel Corp. Ltd. and Mr. Robert Ballantyne, Public Affairs Manager, Stelco Inc. I now call upon Mr. McAllister to make the presentation.

Mr. J. McAllister, Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco: Thank you, Mr. Chairman. I have been nominated to speak on behalf of my colleagues. On my left is Mr. Sheffield from Stelco, on my right is Mr. Ballantyne from Stelco, and on my far right is Mr. Foley from Algoma.

I am sorry I have to open with two apologies, but it is better than one, I suppose. First of all, on the front page of our brief we have done the worst thing anyone could do—that is, put the wrong corporate name down for Algoma. It should be The Algoma Steel Corp. Ltd. I apologize to Mr. Foley for that.

The second apology is addressed to Senator MacDonald. I heard his remarks at the outset of the meeting. We were not told that we should submit the brief in advance. We certainly would have done so had we known, and we will certainly do so in the future.

What the members of the committee have before them is not just a rehash of the presentation we made before the House of Commons committee. I have the impression that members of the committee are familiar with the submission we made to that committee. We have some of the same material, and also some new material which we wish to present to this group. I am not going to bore the members of the committee by reading the whole brief. With your indulgence, I would ask you to follow while I highlight some of the points which we think are of particular importance to our industry.

Starting at page 1, paragraph 1, that simply reiterates our grave concern with clause 4 of the bill.

On page 2, we have identified our pleasure, mild though it may be, at the modification made to the bill. That will at least guarantee that we will not be paying for the chopping of ice in the Arctic, that the services will be somehow identified with what we are receiving. That is certainly a forward step, but it does not remove any of the teeth which are still there ready to bite us by this or some succeeding administration. Having said that, I should like to move on to the more positive things.

[*Traduction*]

citoyens de notre région, au même rang que les C.D. Howe de ce monde. Je vous remercie, au nom de monsieur Cook et en mon propre nom, d'être venu comparaître devant le comité. J'espère vraiment que vous transmettrez le message que nous vous confions et qui est d'exercer des pressions sur le gouvernement pour qu'il nous aide à protéger notre grand réseau de transport dont nous avons toujours été si fiers au cours de toutes ces années, ainsi qu'à maintenir le Canada dans la bonne voie. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Le prochain groupe de témoins comprend M. W. H. Sheffield, directeur du transport, Stelco Inc., M. J. McAllister, vice-président, Achats, matières brutes et transports, Dofasco, M. T. P. Foley, directeur général, Circulations, The Algoma Steel Corp. Ltd. et M. Robert Ballantyne, directeur des affaires publiques, Stelco Inc. J'invite maintenant monsieur McAllister à faire sa déclaration préliminaire.

M. J. McAllister, vice-président, Achats, matières brutes et transports, Dofasco: Merci, monsieur le président. J'ai été désigné pour prendre la parole au nom de mes collègues. A ma gauche, se trouvent M. Sheffield de Stelco, à ma droite M. Ballantyne de Stelco et à mon extrême droite M. Foley d'Algoma.

Je suis désolé de devoir commencer par deux excuses, mais vaut mieux deux plutôt qu'une, je présume. En premier lieu, à la page couverture de notre mémoire, nous avons commis la pire erreur qu'il soit possible de commettre—c'est-à-dire que nous avons mal cité la raison sociale de la société The Algoma Steel Corp. Ltd. Je m'en excuse auprès de M. Foley.

La seconde excuse s'adresse au sénateur MacDonald. J'ai entendu ce qu'il a dit au début de la réunion. On ne nous avait pas prévenus que nous devions présenter notre mémoire à l'avance. Nous l'aurions certainement fait si nous l'avions su, et nous le ferons à l'avenir.

Ce que les membres du comité ont sous les yeux n'est pas une simple reprise de la déclaration que nous avons faite devant le comité de la Chambre des communes. J'ai l'impression que les membres du comité sont pleinement au courant du mémoire que nous avons présenté à ce dernier comité. Certains aspects reviennent, certes, mais nous désirons vous exposer des faits nouveaux. Je n'ai pas l'intention d'ennuyer les membres du comité en lisant tout le mémoire, et avec votre indulgence, je vous prierais de m'accorder votre attention pendant que je ferai ressortir les points qui nous semblent d'une importance spéciale pour notre industrie.

A la page 1, paragraphe 1, nous réitérons simplement notre profonde préoccupation au sujet de l'article 4 du projet de loi.

A la page 2, nous manifestons notre satisfaction, quoique mitigée, devant l'amendement apporté au projet de loi. On nous garantit ainsi du moins que nous devrons pas payer pour les services de brise-glace dans l'Arctique, que ces services font partie de ceux auxquels nous avons droit. C'est certainement un pas en avant, mais le projet de loi n'en conserve pas moins les bâtons avec lesquels ce gouvernement-ci ou ses successeurs pourront nous battre. Cela dit, j'aimerais aborder les aspects les plus positifs.

[*Text*]

At the bottom of page 3 and the top of page 4, there is a new point, and one which we think is a very focal one. The current charges being exacted from users of the Seaway—and, of course, we are not all great Seaway users. Certainly Stelco and Dofasco are, but Algoma is committed to the entire Great Lakes system. Not to make too big a deal about the Seaway system, our American partners in the iron ore enterprises on the St. Lawrence River are certainly movers of iron ore pellets in great volume by some means or other to their inland locations. We have positive evidence that a diversion is now underway, which diversion represents 2.5 per cent of the entire traffic on the St. Lawrence and the Welland Canal system. We really think that another 2.5 per cent is on the verge of happening, and it certainly should. If it makes sense for one, it has to make sense for the other. Lord knows where the future diversions will be, because there are millions of tonnes of pellets under the ownership of our American partners in the enterprises on the St. Lawrence River, and they will certainly not use the Great Lake system if they can get that delivered cheaper, and if they can trade—which is a normal thing in the iron ore business—those pellets for pellets from Lake Superior to go to Chicago, to the Lake Erie plants.

The entire system is in jeopardy with the existing charges, never mind the unknown future, the so-called modest $20 million we have heard about, or perhaps the $120 million we have heard about. We are paying in total $10 million, and we are groaning under that. Now we are talking nervously about another $20 million or another $120 million. I must admit to you that the system will not support that. Very soon it will be lonely with all of those grain ships going down laden with grain and coming back empty, because the cost of moving that grain will be enormous. The system depends on iron ore coming back up the river as back hauls for the grain going down. That is the way it is.

In paragraph 3 on page 4 we get to the heart of the matter. The Seaway was, and we still feel is, the lifeblood of the country. We are on the verge of destroying it and its whole viability. Is that why we built it? I do not have an answer to that, but we certainly have great concerns.

In the second paragraph on page 5 we quote from the Nielsen Task Force, and we think it is an important quotation. It relates to what the Canadian Coast Guard is and what it is trying to do. We really did not have any hand in creating this monster, but now we are being asked to pay the bill, or some significant share thereof. The Nielsen Task Force suggests in its opinion that:

> —the Canadian Coast Guard is currently trying to provide almost limitless services in the absence of either departmental policies or service charges to control program expenditures and without a well-defined relationship between its mission and its budget.

I know that is somebody's opinion, and it is a terrible indictment if true. Now we, who are struggling to maintain our viability, are going to be asked to pay the bill for this ship without a rudder.

[*Traduction*]

Au bas de la page 3 et au haut de la page 4 il y a un nouveau point qui est à notre avis, crucial. Il s'agit des nouveaux droits de passage sur la Voie maritime dont nous ne sommes pas tous, bien sûr, de grands usagers. Il est certain que Stelco et Dofasco le sont, mais Algoma emprunte plutôt le réseau des Grands Lacs. Je ne veux pas trop insister sur le réseau de la voie maritime, mais nos partenaires américains qui transportent le minerai de fer sur le fleuve Saint-Laurent acheminent certainement de très grosses quantités de boulettes de minerai de fer vers l'intérieur des terres. Nous avons la preuve formelle qu'ils songent à changer de route ce qui représente une diminution de 2,5 p. 100 de toute la circulation sur le Saint-Laurent et le canal Welland. Nous sommes convaincus qu'il y aura une autre diminution de 2,5 p. 100, ce qui paraît inévitable. L'une ne va pas sans l'autre. Dieu sait à quels autres changements de parcours nous pouvons nous attendre. Nos partenaires américains sur le fleuve Saint-Laurent possèdent des millions de tonnes de boulettes et ils n'emprunteront certainement pas le réseau des Grands Lacs s'ils peuvent en obtenir la livraison à meilleur compte ou, comme c'est courant dans ce commerce, échanger la cargaison de minerai contre une autre, au lac Supérieur pour qu'elle soit acheminée à Chicago, et de là aux usines du lac Érié.

Quoiqu'il arrive, tout le réseau est compromis par les droits actuels, qu'on estime modestement à 20 millions de dollars ou peut-être à 120 millions de dollars. Nous payons déjà, à notre corps défendant, un total de 10 millions de dollars et on vient nous parler aujourd'hui d'un autre 20 millions ou 120 millions de dollars. Je puis vous assurer que le réseau ne pourra le supporter. Il ne sera bientôt fréquenté que par des navires chargés de céréales à l'aller, mais vides au retour parce que le coût du transport des céréales sera devenu exorbitant. Pour être viable, le réseau dépend du minerai de fer que les navires transportent au retour après avoir débarqué les céréales qu'ils transportaient à l'aller. C'est ainsi que cela se passe à l'heure actuelle.

Au paragraphe 3 de la page 4, nous entrons dans le vif du sujet. La voie maritime a toujours été l'artère vitale du pays. Nous sommes sur le point d'en compromettre la survie. Est-ce pour cela que nous l'avons construite? Je n'ai pas de réponse à cette question, mais elle suscite en nous de graves inquiétudes.

Dans le deuxième paragraphe de la page 5, nous citons le rapport du groupe d'étude Nielsen, et nous pensons qu'il s'agit-là d'une importante citation. Elle explique ce qu'est la Garde-côtière et ce qu'elle essaie de faire. Nous n'avons vraiment pas contribué à créer ce monstre, mais maintenant on nous présente la note, ou du moins nous demande-t-on d'en payer une part importante. Le groupe d'étude Nielsen affirme ce qui suit:

> ... la Garde-côtière du Canada essaie actuellement de fournir des services presque illimités, faute de politique ministérielle ou de droits de service qui permettraient d'exercer un contrôle sur les dépenses du programme et en l'absence d'un rapport bien défini entre sa mission et son budget.

Je sais que c'est un avis individuel, mais s'il est fondé, c'est une condamnation terrible. Or nous, qui luttons pour maintenir notre viabilité, on nous demande de payer la note de ce navire sans gouvernail.

[*Text*]

We have made some proposals for what might be done commencing at the bottom of page 5. Paragraph (A) is an effort to get rid of some of the things that are being done, things that are being charged or things that we think are unnecessary, as do our steamship confrères, in many cases.

In paragraph (B) on page 6, we suggest something affirmative. We know the system; we are in it; we live with it; we work with our partners in it; we want to help market that Seaway system and the Great Lakes system in general. It is our own selfish self-interest, if nothing else. We want to help, and certainly we cannot deny that nominal user charges should be paid where the costs can be assignable, recognizing that that is a difficult thing to do, but in some cases it can be done. We support that wholeheartedly.

We have a new concern which has emerged over the past couple of months and it relates to the emerging trade talks between Canada and the United States. We refer to this at the bottom of page 6 and the top of page 7. Is this the time to start laying a bunch of charges on what will mostly be Canadians? I submit that the government will have a difficult time catching the Americans. If they are not using one of the Seaway systems, it will be very difficult to catch them. Where will you grab them? In the Detroit River? The gentleman from Thunder Bay said, I believe, that it is an American waterway. Will you catch them by using gunboats? Most of the U.S. flag ships do not use any element of the Seaway system. They transit from Lake Superior to Lake Michigan through their canal, their pole lock, into Lake Michigan or Lake Erie. They don't come anywhere in our Canadian jurisdiction.

We now have these brave trade talks taking place which could substantially injure us if we are left paying a bunch of bills which they are going to escape paying. We really think that commencing a series of limitless charges at this juncture, before these trade talks are completed, could be most damaging for Canada in the long run—and that is not self-serving;, we believe it.

We have also proposed, in paragraph 3, of page 7, that something should be done about the deficits by cutting back on unnecessary services. We are confident that we do not need many of the services being provided, nor can we afford them.

I believe that is about the summation of our comments to you and we appreciate your time this evening. My colleagues and I will be happy to answer any questions you might have.

Senator Bielish: Mr. McAllister, your last point, concerning services, was that we don't need them and can't afford them. What are they?

Senator MacDonald (Halifax): Or "unnecessary", I think.

Senator Bielish: Or "unnecessary".

[*Traduction*]

Nous avons présenté quelques propositions pour redresser la situation. Vous les trouverez au bas de la page 5 et suivantes. Au paragraphe (A), nous essayons de nous débarrasser de certaines choses qui sont faites actuellement, qui sont facturées ou que nous jugeons inutiles, comme le font souvent nos collègues des sociétés de transport océanique.

Au paragraphe (B) qui se trouve à la page 6, nous proposons une solution. Nous connaissons le réseau; nous en faisons partie; nous vivons avec; nous y travaillons avec nos partenaires et nous voulons aider à commercialiser le réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs en général. C'est dans notre propre intérêt, d'ailleurs. Nous voulons aider et nous ne pouvons certainement pas nier qu'un droit de passage nominal devrait être payé lorsque des coûts peuvent être imputés, mais nous reconnaissons toutefois que c'est difficile, mais possible, dans certains cas. Nous appuyons donc de tout cœur cette mesure.

Toutefois, depuis deux mois, nous avons une nouvelle cause de préoccupation, en fait depuis le début des pourparlers sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Nous y faisons allusion au bas de la page 6 et au haut de la page 7. Le moment est-il opportun de commencer à imposer toute sorte de droits aux Canadiens, surtout? Je crois que le gouvernement aura beaucoup de difficultés à réclamer ces droits aux Américains. Si ces derniers n'ont pas l'intention d'utiliser un des réseaux maritimes, il sera très difficile de les mettre à contribution. Où pourrions-nous les contraindre? Sur la rivière Detroit? Le témoin de Thunder Bay a déclaré, je crois, que c'était une voie d'eau américaine. Si nous voulons les mettre à contribution, il faudra le faire par la force. La plupart des bateaux battant pavillon américain n'empruntent jamais le réseau de la voie maritime. Ils passent du Lac Supérieur au Lac Michigan par leurs canaux, leurs écluses, qui les acheminent soit au Lac Michigan soit au Lac Érié. Ils ne s'approchent jamais de notre territoire.

Or, nous assistons maintenant à ces pourparlers commerciaux qui pourraient sensiblement nous nuire s'ils signifient que nous devrons acquitter un tas de notes pour les Américains. Nous sommes convaincus que l'imposition d'une série infinie de droits à ce moment-ci, avant de connaître l'issue de ces pourparlers, pourrait beaucoup nuire à la longue au Canada. Et ce ne serait pas à notre avantage non plus, croyons-nous.

Nous avons également proposé, au paragraphe 3 de la page 7, qu'il faudrait s'attaquer aux déficits en supprimant les services inutiles. Nous sommes convaincus qu'un bon nombre des services qui sont actuellement fournis sont inutiles, ou bien que nous ne pouvons pas nous les permettre.

Je crois que cela résume ce dont nous voulions vous faire part et nous vous sommes reconnaissants de nous avoir écoutés ce soir. Mes collègues et moi-même serons heureux de répondre à toutes vos questions.

Le sénateur Bielish: M. McAllister, qu'avez-vous dit en dernier lieu au sujet de services dont nous n'avions pas besoin et que nous ne pouvions pas nous permettre. Si nous ne pouvons pas nous les permettre, quels sont-ils alors?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ou inutiles, je pense.

Le sénateur Bielish: Ou inutiles.

[*Text*]

Mr. McAllister: We are not even sure what they are. We can't believe, and we had no awareness until Bill C-75 amendments came to the fore, that we could possibly be spending $800 million to support a Coast Guard which, to us, is largely invisible. If it is that important, it must be important to the community at large. Certainly very few of the services they provide are of any interest or need, to us.

Mr. W.H. Sheffield, Transportation Manager, Stelco Inc.: Let me give you a couple of examples that we put before the legislative committee.

Icebreaking, obviously, costs a lot of money in various areas. When we tried to look to see where we use icebreaking, our analysis showed that if there was no icebreaking at all in the area that these three steel companies deal with, we would probably lose an average of a couple of days a year in the navigation season. We are working with weather with much more of a variability than that, to begin with; so you would wonder why we would go through all that exercise to add an average of two or three days to the season.

You heard the people from Thunder Bay talk about pilotage. The way the system works is that west of Montreal masters who know the waters are exempt from pilots. East of Montreal that is not true—there is compulsory pilotage. But, the steel industry alone indirectly pays a million dollars a year for that pilotage. Although those masters take grain from Thunder Bay down to the lower St. Lawrence,—there are only three ports to go—load the ore, bring it back up to Hamilton time after time after time, they still have to have pilots. Those are just a couple of examples.

When you look at the vehicle—I am trying to remember what they call it now—the VTS, Vehicle Transportation Service. We think of as being parallel to the air traffic controller system—and you asked the ship owners that we contract to haul our raw materials, they see no reason why it is there in the first place—and it is growing. If you look through more of Bill C-75, there is more discussion about the need for this development.

We are convinced that if we sit down—and we should do it before we start charging people—there is an awful lot of that $824 million that can be pared away, and we are willing to help do that. We are hoping that this consultative committee will have the opportunity to do that; but we have this uncomfortable feeling that the quest of that committee is to get the fee structure in place in a hurry, "and we will worry about whether we need the services later". We think that is backwards.

Senator MacDonald (Halifax): I certainly share your concern. Any legislation that is called enabling legislation is enough to terrify you right off the bat; so let's agree on that.

However, I don't know what else you do when, let's say, you are talking about nominal user charges. How could you include this in a bill of this kind? Where would you start?

[*Traduction*]

M. McAllister: Nous ne sommes même pas sûrs de les connaître. Nous ne pouvons croire, et nous ne l'avions pas su jusqu'à ce que les amendements au projet de loi C-75 aient été présentés, qu'il était possible que nous dépensions 800 millions de dollars pour une Garde-côtière qui, à notre avis, est pratiquement invisible. Si elle est si importante, elle doit l'être pour toute la collectivité. Il est certain que rares sont les services qu'elle dispense qui peuvent nous intéresser ou qui nous seraient utiles.

M. W. H. Sheffield, directeur du transport, Stelco Inc.: Permettez-moi de vous citer un ou deux exemples que nous avons présentés au comité législatif.

Les brise-glace, de toute évidence, coûtent très cher à plusieurs égards. Lorsque nous avons essayé de déterminer où ce service était nécessaire, nous avons déconvest que s'il n'y avait pas de brise-glace dans la région où ces trois sociétés font affaires, nous perdrions probablement une moyenne de deux jours par an pendant la saison de navigation. Pourtant, comme le temps est beaucoup plus variable que cela, vous vous demandez pourquoi nous nous donnerions toute cette peine simplement pour rallonger de deux ou trois jours en moyenne la saison de navigation.

Vous avez entendu le témoin de Thunder Bay parler du pilotage. De la façon dont ce système fonctionne, les capitaines qui navignent à l'ouest de Montréal, et qui connaissent les eaux, sont autorisés à se passer de pilote. Mais ils n'en va pas de même à l'est de Montréal où le pilotage est obligatoire. Mais l'industrie de l'acier à elle seule, paie indirectement un million de dollars par année pour le pilotage. Même si ces capitaines transportent sans cesse les céréales de Thunder Bay jusqu'en aval du Saint-Laurent, prennent une cargaison de minerai aux trois ports qui existent et la transportent toujours à Hamilton, ils doivent retenir les services de pilotes. Ce ne sont là que quelques exemples.

Le moyen utilisé, qu'on appelle si je me souviens bien le STM, systèmes du trafic maritime, nous estimons que c'est un service parallèle au système des contrôleurs de la circulation aérienne. Si vous demandiez l'avis des propriétaires des navires que nous affrètons pour transporter la matière première, ils vous diraient que ce service est inutile et qu'il ne cesse de grandir. Et si vous examinez de près le projet de loi C-75, la nécessité de service paraît encore plus constestable.

Nous sommes convaincus qu'ensemble nous sourrions, avant que ces droits n'entrent en vigueur, arriver à réduire considérablement cette somme de 874 millions de dollars, et vous pouvez compter sur notre aide à cette fin. Nous espérons que ce comité pourrait faire mais nous avons l'étrange impression que ce que veut avant tout le comité c'est de mettre en place le barème des droits, le plus tôt possible, quitte à se demander plus tard si nous avons effectivement besoin de ce service. Nous pensons que c'est rétrograde.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Eh bien!, je partage votre inquiétude. Toute loi habilitante est terrifiante, convenons-en.

Toutefois, je ne vois pas ce que vous pourriez faire d'autre au sujet des droits d'usager nominaux. Comment les inclure dans un projet de loi pareil? Par où commencer?

[*Text*]

Mr. McAllister: Well, navigational aids are an imperative; we all need them. The steamship companies need them and we make use of the steamship companies' services. Obviously there is a cost, and the cost should be shared by all who enjoy the benefits. That is one that can be identified. That is a service which is provided by the Coast Guard and which should be paid for by everybody. No one will deny the necessity of navigational aids—certainly not us. That is one identifiable service. But, how much does that represent out of $824 million? Perhaps $2 million or $3 million at the outside, maybe.

Senator MacDonald (Halifax): You made a reference to this VTS. Are you suggesting that this is some kind of a creeping bureaucracy? What is this animal, this air traffic controller on the water?

Mr. Sheffield: I only discovered it had happened shortly after we discovered that the bill was $824 million, and we started to ask what was making up the bill. I can't really tell you what the system does, although I understand there is some legislation that would permit shore personnel—being, I guess, Coast Guard personnel—to direct the captain.

We heard the chairman say earlier that you will not get an awful lot of masters who are particularly happy with anybody telling them what to do on the bridge, let alone from the shore—or, better still, from Ottawa. I really can't tell you; but the bill is huge and that is one aspect which obviously the user should sit down with the Coast Guard and determine whether it is a necessity.

If you ask the ship owners, they will categorically say, "It is nonsense, throw it away."

Senator MacDonald (Halifax): There has to be motivation behind that suggestion, what was it?

Mr. Sheffield: You mean to set up VTS? I can't tell you, I have no idea. Do you know, Mr. Foley?

Mr. T. P. Foley, General Manager, Traffic, The Algoma Steel Corporation Limited: No, I don't really know, but Algoma Steel operates its own vessel and the captain doesn't listen to them at all. As a matter of fact, he turns his radio off when they come on.

But if we go back and look at the icebreaking facilities, Algoma enjoys the U.S. Coastguard icebreaking services at no cost. We have never had a Canadian Coast Guard vessel come in and break out the channel for us. As a matter of fact, we provide icebreaking in the Canadian channel at Algoma Steel, and for us to consider paying for that service, we don't understand it, we really don't.

Senator MacDonald (Halifax): I see, but did I misunderstand you? You were given some assurances with regard to cross-subsidization but not enough to—

Mr. Sheffield: The assurances basically say that the west coast won't pay to keep Montreal open nor will Halifax; but it doesn't say anything else. It eliminates gross geographical cross-subsidization, but that is really all it eliminates. According to the amendments, any water that we go through, we will

[*Traduction*]

M. McAllister: On ne peut se passer d'aides à la navigation; nous en avons tous besoin. Les transporteurs maritimes en ont besoin et, en retour, nous profitons de leurs services. Manifestement, il y a un prix à payer, et ce prix devrait être assumé par tous ceux qui bénéficient des services. C'est un service bien défini. Il est fourni par la garde côtière et devrait être payé par tout le monde. Personne ne niera la nécessité des aides à la navigation, certainement pas nous. Voilà un service bien cernable. Mais quelle proportion de 824 millions de dollars représente-t-il? Peut-être 2 ou 3 millions de dollars au plus?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez parlé de ce STM. Essayez-vous de nous dire que la bureaucratie devient envahissante? Quel est ce trucmachin dont vous parlez, ce contrôleur de la navigation aérienne transplanté sur l'eau?

M. Sheffield: Cela s'est produit peu de temps après que nous ayons découvert que le compte s'élevait à 824 millions de dollars et que nous ayons essayé de la ventiler. Je ne pourrais vous dire exactement ce à quoi sert le système, même si je comprends que certaines dispositions permettraient au personnel côtier, à la garde côtière je suppose, de donner des instructions au capitaine.

Nous avons entendu le président plus tôt, mais il y a peu de capitaines qui seront particulièrement heureux qu'on leur dise quoi faire à bord, encore moins depuis la côte ou, mieux encore, d'Ottawa. Je ne saurais vous dire exactement à quoi s'élève la facture, mais elle est énorme et, manifestement, l'usager devrait discuter avec la Garde côtière pour déterminer si cela est vraiment nécessaire.

Si vous demandez aux armateurs, ils vous répondront sans hésiter que c'est un non-sens et qu'il faut s'en débarrasser.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais cette proposition était certainement fondée, non?

M. Sheffield: Vous voulez dire la mise sur pied des STM? Je ne saurais vous dire, je n'en ai aucune idée. Et vous, monsieur Foley?

M. T. P. Foley, gérant général, circulation, Algoma Steel Corporation Ltd.: Non je n'en sais trop rien, mais l'Algoma Steel exploite son propre navire et notre capitaine ne les écoute pas du tout. En fait, il éteint sa radio lorsqu'ils sont sur les ondes.

Mais, si vous considérez les services de brise-glaces, l'Algoma profite sans frais des services de la Garde côtière américaine. La garde côtière canadienne ne nous a jamais, au grand jamais, ouvert un chenal. En fait, c'est nous, de l'Algoma Steel, qui brisons la glace dans le chenal canadien, et nous ne voyons absolument pas pourquoi nous devrions payer pour ce service, vraiment.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vois, mais vous ai-je mal compris? L'on vous a donné certaines garanties d'interfinancement mais pas suffisamment pour . . .

M. Sheffield: Les garanties précisent que, ni la côte ouest ni Halifax, n'engageraient de dépenses pour que le port de Montréal reste ouvert, mais rien d'autre. Ce qui élimine l'interfinancement entre les régions, mais c'est tout. D'après les amendement, nous sommes considérés comme des usagers quelles que soient les voies dans lesquelles nous naviguons, que les glaces

[*Text*]

be fair game; whether the icebreaking is done for flood control or any other reason, we are still a user.

You will see from our submission that one of our major concerns is that we have been through this before on other charges. The beneficiaries of the Coast Guard service are the fishing industry, pleasure boaters and people who own land and property along the St. Lawrence River and you are talking about commercial users. The political practicality of collection starts to eliminate a number of the industries. We have been left before as the base target. We went through this with the Tax Fuel Compensation Recovery Charge. At one point, when Canadian oil was below world price, it was decided that it was in the best interest that, on transport or movements, world prices should be paid. As it happened, it was impractical to collect on surface transport—that is, road or rail. We believe the airlines actually got all their money back; but all of the marine people paid the full shot all the way, because, basically, we were the only target where the revenue could be gathered and we could not get away. We can see that happening again. We talk of "only" $20 million, but if that covers only the base industrial users like grain people and potash people, that is not very many people and $20 million starts to be an awful lot of money.

Mr. Foley: It maybe $20 million today and $40 million the next day.

Senator Muir: On page 6 under "B" you say:

> We believe users can and should help. We have already suggested to the Government that future seaway dividends be applied against the Coast Guard navigational aids deficit for the Great Lakes/St. Lawrence region.

Are you talking about buoys and other navigational aids?

Mr. Sheffield: Yes.

Senator Muir: Tell me about these future seaway dividends. Where do they come from and what did they amount to in the last fiscal year?

Mr. Foley: I can't tell you what the figures are, but Algoma, as a corporation, do suggest to their buyers that they use the seaway. I cannot tell you definitely today, but I could tell you tomorrow whether or not we contracted today for 100,000 tonnes to go through the seaway this year—that versus going via rail. I cannot tell you if the contract was signed today, because I was not at the office, but, if it was signed, then there is 100,000 tonnes that did not move by rail. We encourage the customer to take it by water and it will go through the seaway. If that happened today it means that in 1987 it will be 200,000 tonnes. This is what we mean when we say the industry basically helps the seaway authorities to market their product. We do that all the time.

[*Traduction*]

soient brisées pour maîtriser les inondations ou pour toute autre raison.

Vous verrez, à la lecture de notre mémoire, que nous nous préoccupons surtout du fait que nous ayons dû défendre notre point à d'autres occasions. Ceux qui tirent profit des services de la Garde côtière sont les pêcheurs, les navigateurs de plaisance et ceux qui possèdent des terres et des propriétés le long du Saint-Laurent, mais vous parlez d'usagers commerciaux. La rentabilité politique d'une perception de droits élimine progressivement un certain nombre d'industries. Nous avons été choisis comme principale cible. Et nous avons affronté les mêmes problèmes lorsqu'il a été question de la redevance de recouvrement en matière de carburant de soute. A un moment, lorsque le pétrole canadien se vendait à un prix inférieur au prix mondial il a été décidé qu'on aurait intérêt à acquitter le prix international pour le transport et les déplacements. En fait, il a été plutôt difficile de percevoir des taxes sur les moyens de transport de surface, c'est-à-dire le transport routier ou ferroviaire. A notre avis, les compagnies aériennes ont été complètement remboursées, mais le secteur maritime a dû avaler toute la note, parce que, essentiellement, il était la seule cible possible et ne pouvait s'en sortir. Et c'est sur le point de recommencer. Il est question de 20 millions de dollars «seulement», mais si cela ne vise que les principaux usagers industriels comme les producteurs de céréales et de potasse, cela fait peut de monde et 20 millions de dollars représentent une très grosse somme.

M. Foley: C'est peut-être 20 millions de dollars aujourd'hui mais ce pourrait être 40 millions demain.

Le sénateur Muir: Je lis à la page 6 de votre mémoire, sous la rubrique B:

> A notre avis, les usagers peuvent et doivent contribuer. Nous avons déjà proposé au gouvernement que les futures dividendes de la voie maritime servent à réduire le déficit des aides à la navigation de la Garde côtière dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Parlez-vous ici de bouées et d'autres aides?

M. Sheffield: Oui.

Le sénateur Muir: J'aimerais que vous nous parliez de ces futures dividendes de la voie maritime. D'où proviennent-elles et à combien s'élevaient-elles au dernier exercice.

M. Foley: Je ne pourrais vous le dire mais Algoma, en tant que société, recommande à ses clients d'utiliser la voie maritime. Si je ne puis vous répondre aujourd'hui, je le pourrais demain si nous avons conclu aujourd'hui un contrat pour le transport de 100 000 tonnes sur la voie maritime cette année, plutôt que par voie ferroviaire. Je ne peux vous dire si le contrat a été signé aujourd'hui parce que je ne suis pas au bureau, mais s'il a été signé, 100 000 tonnes ne seront pas transportées par chemin de fer. Nous encourageons le client à utiliser la marine marchande qui emprunte la voie maritime. Si le contrat a été signé aujourd'hui, cela signifie qu'il y aura 200 000 tonnes à transporter en 1987. C'est ce que nous voulons dire lorsque nous déclarons que l'industrie aide les autorités de la voie maritime à commercialiser leur produit. Nous le faisons tout le temps.

[*Text*]

Mr. McAllister: The costs in the St. Lawrence system and in the Welland system are largely fixed. The system must be manned from opening day to closing day.

What we are suggesting—and this is as true as night follows day—is that if twice as much traffic transits the system, with essentially all of its costs fixed, last year's deficit will turn into next year's profit. We are suggesting that the profits thereby earned, should be applied against the essential Coast Guard services.

Mr. Sheffield: One of the problems we see is that as the volume decreases the only answer is to raise the price for the base that is left. That is going to cripple the system. We have already talked about U.S. industry that has no particular allegiance to the system moving away. We have to turn that around. The answer has to be higher volume not higher price.

We have already tried open discussions. We had an initial meeting with a number of associations, with some people here and with some people from the seaway, to try to identify target markets which would benefit the seaway. Grain is a natural, but what is happening is that it is going to the west instead of to the east. U.S. grain and egg cargoes is another in that almost no egg cargoes come through the seaway. All the military cargoes from the U.S. go through the east coast. Export coal can go through the seaway or through the U.S. east coast. At the moment, with deregulation in the U.S., most of it is going through the east coast. We know the iron ore business and the coal business so we can add some expertise and help people along. The grain people know their grain business so they can help in that area. Those are the kinds of things we are trying to encourage because we are beginning to realize that if we stand back and wait for someone else to do it, we are going to pay what is left, and that fixed bill does not go down each year, it keeps going up.

Senator Muir: And traffic is going down.

Mr. Sheffield: Severely.

Mr. Foley: You also have to realize that the Canadian shipper-receiver has not used a 1,000 footer in the system to date, but we could use it. We are not encouraging that. We are staying with 630 footers and 730 footers. Those vessels are viable to go from Lake Superior down to Montreal. We could use the 1,000 footers west of the Welland very easily, but we are not encouraging that, and we are paying for it now. If the charges go up, then we have no alternative but to go to U.S. flags and use the 1,000 footers. It is a minimum of 10 cents an inch and you go from 25 to 60,000 tonnes at a crack.

We could be criticized by our management for not using them. We could use them on Lake Erie and on Lake Superior. We cannot go through the Welland Canal but we continue to use the Canadian steamship companies that do not have 1,000

[*Traduction*]

M. McAllister: Les coûts de déplacement par la voie maritime du Saint-Laurent et par le canal Welland sont fixes. La voie doit être supervisée du premier au dernier jour d'utilisation.

En tout cas, et cela est aussi vrai que deux et deux font quatre, s'il y avait deux fois plus de circulation dans la voie, comme tous les coûts sont fixes, le déficit de l'an dernier se transformerait en bénéfice l'an prochain. Par conséquent, nous proposons que ces profits servent à dédommager la Garde côtière de ses services essentiels.

M. Sheffield: A notre avis, l'un des problèmes réside dans le fait que, le volume diminuant, il ne reste plus qu'à augmenter les prix pour le noyau d'usagers qui reste. Ce qui paralyse la voie. Nous avons déjà parlé de l'industrie américaine qui ne serait pas fachée de la voir disparaître. Il faut renverser cette situation et la solution se trouve dans l'augmentation du volume et non du prix.

Nous avons déjà essayé de régler la question dans des discussions publiques. Nous avons déjà rencontré un certain nombre d'associations, des gens de chez vous et des représentants de la voie maritime pour recenser les marchés que la voie maritime aurait intérêt à exploiter. Nous avons, bien s+, pensé aux céréales, mais il est acheminé vers l'ouest plutôt que vers l'est. Les cargos américains de céréales et d'œufs en seraient un autre, puisque presqu'aucune cargaison d'œufs n'emprunte la voie maritime. Tous les cargos militaires américains passent par la côte est. Le charbon destiné à l'exportation peut emprunter soit la voie maritime soit la côte est américaine. Pour l'instant, vu la tendance à la déréglementation aux États-Unis, la plupart du fret passe par la côte est. Nous connaissons bien les secteurs du minerai de fer et du charbon de sorte que nous pouvons leur donner quelques conseils pour aider les intéressés. Les producteurs de céréales connaissent leur affaire et peuvent donc aider dans ce domaine. Voilà le genre de choses que nous essayons d'encourager, parce que nous començons à nous rendre compte que si nous attendons que quelqu'un le fasse pour nous, nous devons continuer de payere et cette note fixe loin de diminuer d'une année à l'autre, augmente.

Le sénateur Muir: Et le trafic aussi diminue.

M. Sheffield: Gravement.

M. Foley: Il faut prendre conscience du fait que l'expéditeur-consignataire canadien ne s'est jamais encore servi dans la voie d'un navire de 1 000 pieds qui pourrait nous être utile. Nous ne l'encourageons pas. Nous continuons d'utiliser des navires de 630 et de 730 pieds. Ces vaisseaux suffisent au transport des marchandises du lac Supérieur jusqu'à Montréal. Nous pourrions facilement avoir des navires de 1 000 pieds à l'ouest du canal Welland, mais nous ne l'encourageons pas et nous en subissons le contrecoup maintenant. Si les frais augmentent nous n'aurons d'autre choix que de nous tourneer vers les navires américains de 1 000 pieds. Les frais sont imposés à raison d'un minimum de 10 cents le pouce et il n'y a rien de plus simple que de passer de 25 à 60 000 tonnes.

Nous serions critiqués par nos supérieurs si nous ne les utilisions pas. Nous pourrions nous en servir sur les lacs Érié et Supérieur. Nous ne pourrions emprunter le canal Welland, mais continuerions à utiliser les transporteurs maritimes cana-

[*Text*]

footers. We do not go to the U.S. who use them. We can use them at most ports although not all of them.

Senator Muir: You gentlemen are dealing with this situation every day.

What profit is the seaway making annually?

Mr. McAllister: It is not; it is running at a deficit.

Senator Muir: You never ask a question unless you know the answer.

Mr. Foley: The deficit will grow and grow as the tonnage shrinks and shrinks, which inevitably it will if even the modest $20 million is attached. I mentioned to you earlier that we have added up all of the bills that we pay directly and indirectly and at the present time they amount to $10 million. Another $20 million on top of that would be a crippling blow. As Mr. Sheffield has suggested, where else are those charges going to be collected except from people who are captive to that system?

Senator Muir: I shall repeat what I said at another meeting, and I do not want you to misunderstand me. I am all for the seaway; I see nothing wrong with it. But we in the east often hear from what we call "Upper Canadians" that everything in Atlantic Canada is being subsidized, that all of the money is being poured down to the east coast. I would point out that there is money taken from the general consolidated revenue fund for the seaway and I reiterate that there is nothing wrong with that. That helps to keep Canada going.

Mr. Sheffield: In comparison with a number of crown corporations, however, the seaway has done a fairly reasonable job in getting the deficit down. Until the market started to decline severely again, it was close to the situation where it actually produced some dividends. As I have said, if you compare that to other operations where it is just like pouring money into a sinkhole, the seaway has done reasonably well. There is a chance for the St. Lawrence Seaway to create dividends. We did not just say that glibly. If the seaway can be managed properly and attract more traffic, there is a chance that it can create dividends. When we first talked about having those dollars transferred, obviously the independence and pride of the seaway people was that we do not care what our shareholders do with the dividends but we want to create those dividends. That is why we really proposed it as we did.

Senator MacDonald (Halifax): Who chaired the Nielsen task force?

Mr. Sheffield: None of us were on it; I do not know. If you are referring to the head of the transportation study group, I do not know.

Mr. Foley: There is a task force being put together to study the situation. As far as we can determine, there is no user on that task force. It has not been named, though; all we have is backdoor information. I think it is important that a shipper-receiver be on the task force which studies the situation.

[*Traduction*]

diens qui ne possèdent pas de navires de 1 000 pieds. Nous n'avons pas non plus recours aux Américains qui s'en servent, eux. Ils pourraient faire escale dans la plupart des ports, mais pas tous.

Le sénateur Muir: Vous affrontez cette situation tous les jours.

Quels sont les profits annuels de la Voie maritime?

M. McAllister: Elle n'en a pas, elle est déficitaire.

Le sénateur Muir: Il ne faut jamais poser une question à moins d'en connaître la réponse.

M. Foley: Le déficit continuera de croître à mesure que diminue la quantité de tonnes transportées, ce qui sera inévitable même en tenant compte de la modeste somme de 20 millions de dollars. Je vous ai signalé plus tôt que nous avions additionné tous les frais que nous devons acquitter directement et indirectement et, à l'heure actuelle, le total s'élève à 10 millions de dollars. Ajouter encore la somme de 20 millions serait nous porter un coup fatal. Comme l'a laissé entendre M. Sheffield, qui d'autre peut assumer ces frais sinon ceux qui dépendent de la voie?

Le sénateur Muir: Je vous répéterai ce que j'ai déjà dit à une autre réunion, et j'espère que vous comprendrez bien ce que je veux dire. Je suis tout à fait en faveur de la voie maritime et je n'y vois rien de mal. Mais nous, dans l'est, entendons souvent ce que nous appelons les Canadiens du Haut-Canada dire que tous les services des provinces de l'Atlantique sont subventionnés et que toutes les ressources affectées à la côte est. Je vous signalerai ici qu'une partie des Fonds du revenu consolidé sont imputés à la voie maritime et je vous répète que je n'y vois rien de mal. C'est dans l'intérêt du Canada.

M. Sheffield: Par comparaison à d'autres sociétés de la Couronne, toutefois, la voie maritime a fait sa part pour réduire le déficit. Elle a même failli produire des dividendes avant que le marché ne commence à péricliter de nouveau. Comme je vous l'ai dit, si vous la comparez à d'autres exploitations qui engloutissent beaucoup d'argent, la voie est plus rentable. Il est même possible que la Voie maritime du Saint-Laurent produise des dividendes. Je parle sérieusement. Si cette voie pouvait être gérée convenablement et attirer un plus grand trafic maritime, elle produirait effectivement des dividendes. Lorsque nous avons parlé une première fois de la possibilité de transférer ces sommes, les autorités de la voie maritime ont dit, par fierté et par esprit d'indépendance, qu'il leur importait peu de savoir ce que les actionnaires faisaient des dividendes, et qu'elles ne demandaient qu'à produire des dividendes. Voilà pourquoi nous avons soumis nos propositions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qui présidait le groupe de travcail Nielsen?

M. Sheffield: Aucun d'entre nous n'y a participé, je ne le sais donc pas. Si vous faites allusion au directeur du groupe d'étude sur le transport, je ne le sais pas.

M. Foley: On est en train de mettre sur pied un groupe de travail pour étudier la situation. À notre connaissance, aucun utilisateur ne participe à ce groupe de travail. Il ne semble pas encore avoir été baptisé et les seuls renseignements que nous

[*Text*]

Senator MacDonald (Halifax): What task force is that?

Mr. Foley: That is the consultative group.

Mr. Sheffield: One of the commitments was that there would be formed a consultative group including the private sector. We would like to think that its purpose is to review what is going to happen, but we have an awful feeling that it is just to set up the fee structure. With the deadline being the end of this year, we do not really see how that could possibly be done so as to provide an equitable system. The Americans have been at it for five years and still have not really decided what to do. They certainly have a lot more resources to apply to the issue than we have.

Senator Muir: Have any of you gentlemen consulted with those who were on the original Nielsen task force?

Mr. Sheffield: They were sworn to secrecy, senator.

Senator MacDonald (Halifax): I note that the minister stated:

> —it would be my intention to form a quasi-autonomous group which would consist of knowledgeable individuals from both the private marine transportation sector and Transport Canada. . . . I would envison the group to be chaired by a respected member of the marine transportation community who would submit a report to me containing recommendations with regard to the development and the implementation of charges for services provided by the Canada Coastguard.

Now you fellows are spreading an ugly rumour that there are no users in this consultative group.

Mr. Sheffield: We are simply concerned that the consultative group be effective. Our backdoor information tells us that it will be a small group which will somehow represent every region of Canada and every industry which uses marine services, which does not give much of a chance to deal with each regional issue as it arises. We do not have to tell honourable senators that something like icebreaking obviously has a lot of regional implications.

The Chairman: There being no further comments, I thank the witnesses very much for their splendid representation.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

avons sont des ouï-dire. Je crois qu'il est important qu'un expéditeur-destinataire siège à ce groupe de travail.

Le sénateur MacDonald (Halifax): De quel groupe de travail parlez-vous?

M. Foley: Du groupe consultatif.

M. Sheffield: L'on s'était engagé à veiller à ce que le secteur privé participe au groupe consultatif. Nous espérons que son mandat consistera à étudier les incidences mais nous craignons qu'il se limitera à établir le barème des droits. L'échéance étant fixée à la fin de l'année en cours, nous ne voyons vraiment pas comment il pourra réussir à établir un système équitable. Les Américains y travaillent depuis cinq ans et n'ont pas encore décidé de la mesure à prendre et ils ont assurément beaucoup plus de ressources que nous.

Le sénateur Muir: L'un d'entre vous a-t-il consulté certains des membres du premier groupe de travail Nielsen?

M. Sheffield: On leur a fait jurer le secret, sénateur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vous citerai ici la déclaration du ministre:

> . . . j'ai l'intention de créer un groupe quasi autonome constitué de représentants compétents du secteur privé des transports maritimes et de Transports Canada . . . Ce groupe pourrait être présidé par un membre respecté de la communauté des transports et il nous soumettrait un rapport et des recommandations pour la création et la mise en place d'un système de recouvrement des coûts de la garde côtière.

Et voilà que vous faites circuler une affreuse rumeur en prétendant qu'aucun usager ne siège à ce groupe consultatif.

M. Sheffield: Nous voulons seulement que le groupe consultatif soit efficace. Nous tenons de source efficieuse que les membres seront peu nombreux et représenteront toutes les régions et industries canadiennes qui ont recours à des services maritimes, ce qui ne laisse pas beaucoup de place à l'étude des problèmes régionaux à mesure qu'ils se présentent. Nul besoin de dire aux honorables sénateurs qu'un service comme celui des brise-glaces a manifestement beaucoup d'incidences régionales.

Le président: Comme les honorables sénateurs n'ont pas d'autres commentaires, je remercierai les témoins de leur brillant exposé.

La séance est levée.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

SENAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Inuit Tapirisat of Canada:
Mrs. Nancy Doubleday.

From the Corporation of the City of Thunder Bay:
Mr. Jack Masters, Mayor;
Mr. J. Cook, General Manager and Chief Executive Officer of the Thunder Bay Harbour Commission.

From Algoma, Dofasco, Stelco:
Mr. W. H. Sheffield, Transportation Manager, Stelco Inc.;
Mr. J. McAllister, Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco;
Mr. T. P. Foley, General Manager, Traffic, The Algoma Steel Corp. Ltd.;
Mr. Robert Ballantyne, Public Affairs Manager, Stelco Inc.

Des Inuit Tapirisat du Canada:
Mme Nancy Doubleday.

De la Corporation de la Ville de Thunder Bay:
M. Jack Masters, maire;
M. J. Cook, directeur général et administrateur en chef de la Commission du port de Thunder Bay.

De la compagnie Algoma, Dofasco, Stelco:
M. W. H. Sheffield, directeur des transports Stelco Inc.;
M. J. McAllister, vice-président, achats, matière brutes et transports, Dofasco;
M. T. P. Foley, directeur général, circulation, «The Algoma Steel Corp. Ltd.»;
M. Robert Ballantyne, directeur des relations publiques, Stelco Inc.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament 1984-85-86

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Acting Chairman
The Honourable ALASDAIR B. GRAHAM

Tuesday, May 27, 1986

Issue No. 18

Fourth proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof"

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature 1984-1985-1986

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président intérimaire
L'honorable ALASDAIR B. GRAHAM

Le mardi 27 mai 1986

Fascicule nº 18

Quatrième fascicule concernant:

La teneur du projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz»

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28431—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Bielish
Fairbairn
Graham
Langlois
Lawson
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Stollery
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, March 13, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 13 mars 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 MAI 1986
(26)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Graham.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Macdonald (*Cap-Breton*), Steuart, Thériault et Turner. (5)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Asselin et Sherwood. (2)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De la «Dominion Marine Association»:

M. Norman Hall, président.

De «Canadian Ports under Harbour Commission»:

M. C. Ray Lunn, président, Commission du port d'Oshawa;

M. J. Gingell, président, «Fraser River Harbour Commission»;

M. J. Simpson, vice-président, port de Thunder Bay.

De l'Association des Mines de métaux du Québec:

M. Jean Roberge, directeur général et

M. Claude Falardeau, directeur des affaires de l'entreprise, compagnie Iron Ore du Canada.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 13 mars 1986, poursuit son étude sur la teneur du projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose

Qu'en l'absence du président et du vice-président l'honorable sénateur Graham préside la réunion.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

M. Norman Hall fait une présentation et répond aux questions.

M. Ray Lunn fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Jean Roberge fait une présentation et, avec son témoin, répond aux questions.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose

Que le document intitulé: «Iron Ore Company of Canada—Surviving in a Global Market» soit identifié comme *pièce justificative n° E-18-1*.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 27, 1986
(26)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Honourable Senator Graham presiding.

Present: The Honourable Senators Graham, Macdonald (*Cape Breton*), Steuart, Thériault and Turner. (5)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Asselin and Sherwood. (2)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From Dominion Marine Association:

Mr. Norman Hall, President.

From Canadian Ports under Harbour Commission:

Mr. C. Ray Lunn, Chairman, Oshawa Harbour Commission;

Mr. F. Gingell, Chairman, Fraser River Harbour Commission;

Mr. J. Simpson, Vice-Chairman, Port of Thunder Bay.

From the Association des mines de métaux du Québec Inc.:

Mr. Jean Roberge, Assistant General Manager;

Mr. Claude Falardeau, Director of Corporate Activities, Iron Ore Company of Canada.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated March 13, 1986, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-75, intituled, "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof."

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

That in the absence of the Chairman and the Vice-Chairman, the Honourable Senator Graham chair the meeting.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Mr. Norman Hall made a presentation and answered questions.

Mr. Ray Lunn made a presentation and, with the other witnesses, answered questions.

Mr. Jean Roberge made a presentation and, with the other witness, answered questions.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved,—

That the document entitled "Iron Ore Company of Canada—Surviving in a Global Market" be identified as Appendix E-18-1.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Steuart propose

Que, conformément à l'article 83 du Règlement, des dépenses raisonnables de déplacement et de logement soient payées à «Canadian Ports under Harbour Commission» et l'Association des Mines de métaux du Québec.

A 10 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Steuart moved,—

That in accordance with Rule 83, reasonable sums for living and travel expenses be paid to the Canadian Ports under Harbour Commission and the Association des mines de métaux du Québec Inc.

At 10:10 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 27, 1986

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to examine the subject matter of Bill C-75, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Senator Macdonald (Cape Breton): Honourable senators, in the absence of the chairman and the deputy chairman, I move that Senator Graham be appointed Acting Chairman.

Mr. André Reny, Clerk of the Committee: It has been moved by Senator Macdonald that Senator Graham be appointed the acting chairman of the committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Senator B. Alasdair Graham (*The Acting Chairman*) in the Chair.

The Acting Chairman: Honourable senators, I want to thank you for the vote of confidence. I would like to apologize for the chairman, Senator Langlois and the deputy chairman, Senator Muir, both of whom are unavoidably absent. I understand that our first witness was to be the L'Association des Mines de métaux du Quebec as represented by Mr. Jean Roberge. At present Mr. Roberge is not in the room. Perhaps we could proceed with the Dominion Marine Association, represented by Mr Norman Hall, president.

Mr. Norman Hall, President, Dominion Marine Association: Mr. Chairman, I have a brief oral presentation that I would like to make. We delivered to the Victoria Building late yesterday copies of our brief. In fact, it is a two-part written brief. One part deals with the cost recovery clause of Bill C-75 and the other deals with the bill as a whole.

Prior to commencing my presentation and realizing that time is of the essence, I will only highlight the points raised in our briefs. Copies of our written briefs have already been distributed to committee members. The first brief deals solely with cost recovery; the second is a clause-by-clause review and commentary on the balance of the bill. A detailed description of who we are and what we do is contained in the brief on cost recovery.

I must apologize to the committee with respect to the first brief dealing with cost recovery. Having been out of the country for some two weeks I suddenly realized in reviewing the material yesterday that the brief in question should really be updated to allow for changes announced by the minister during a committee meeting in mid-March which appear in the final amended bill reported March 21. We are short staffed at the moment and time did not permit a redrafting of that particular brief. I will be elaborating on the minister's comments later in my presentation.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 27 mai 1986

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier la teneur du projet de loi C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Honorables sénateurs, en l'absence du président et du vice-président, je propose que le sénateur Graham soit nommé président suppléant.

M. André Reny, greffier du comité: Le sénateur Macdonald a proposé que le sénateur Graham soit nommé président suppléant du Comité. Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter cette motion?

Des voix: Adopté.

Le sénateur B. Alasdair Graham (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, je vous remercie de ce vote de confiance. Je voudrais vous transmettre les excuses du président, le sénateur Langlois, et du vice-président, le sénateur Muir, qui n'ont pu se libérer pour cette séance. Notre premier témoin devait être l'Association de mines de métaux du Québec, représentée par M. Jean Roberge. M. Roberge n'est pas actuellement en cette pièce. Nous pourrions commencer avec la Dominion Marine Association, représentée par son président, M. Norman Hall.

M. Norman Hall, président de Dominion Marine Association: Monsieur le président, je voudrais vous présenter un bref exposé oral. Nous avons déposé des exemplaires de notre mémoire hier en fin de journée à l'édifice Victoria. En fait, il s'agit d'un mémoire en deux parties, la première consacrée à l'article du projet de loi C-75 qui traite du recouvrement des coûts, et l'autre consacrée à l'ensemble du projet de loi.

Avant de commencer mon exposé, comme le temps est précieux, je me contenterai de présenter rapidement les arguments exposés dans notre mémoire, dont les membres du comité ont obtenu copie. La première partie ne traite que du recouvrement des coûts, tandis que la seconde étudie et commente le reste du projet de loi article par article. Dans la première partie, vous trouverez une présentation détaillée de notre organisme.

Je voudrais présenter nos excuses aux membres du comité en ce qui concerne la première partie du mémoire consacrée au recouvrement des coûts. J'ai dû séjourner à l'étranger pendant près de deux semaines et j'ai constaté, en parcourant ce document hier, qu'il conviendrait de le mettre à jour en fonction des modifications apportées par le ministre à l'occasion d'une séance de comité à la mi-mars, et qui apparaissent dans la version réimprimée du projet de loi qui a été présentée le 21 mars. Nous manquons actuellement de personnel et nous n'avons pas eu le temps de remanier cette partie du mémoire. Je vais revenir ultérieurement, dans mon exposé, sur les observations du ministre.

[*Text*]

This bill is a major piece of legislation for our industry. We commend the minister and his officials for their hard work and the thought that has gone into its preparation. We represent 85 per cent of the Canadian merchant fleet as well as Canada's two largest ferry corporations on the east coast and the west coast; namely, CN marine and BC Ferries. As this committee knows, our membership has expressed its support in principle for the concept of some limited form of cost recovery. We are one of the major "stakeholders", if I may use the minister's phrase.

Our prime concern is with respect to the apparent open-endedness of clause 4. The final text has been narrowed somewhat, but it is still unclear how and among whom costs are to be apportioned. We welcome the minister's acknowledgement of these shortcomings in clause 4 and the amendments made to subclause (2). We welcome as well his statements before the legislative committee as to initial target levels as well as the formation of a senior consultative committee. In this regard we wish to highlight points that should be considered by the committee.

First, we wish to ensure that there will be a guaranty of extensive consultation with users of coast guard services prior to the promulgation or implementaiton of any cost recovery regulations.

Secondly, there must be a guarantee of formalized and mandatory consultation with users on any proposed changes to the cost recovery regime, both in respect to the amounts charged and of the services provided.

Thirdly, in apportioning the cost, we must ensure that any such costs do not unduly cripple an already fragile St. Lawrence Seaway route. Such costs could have a dramatic impact on future traffic patterns as well as be cause for concern for shore-based industries and ports that rely on volume traffic. For example, very recently a U.S. steel company, which normally receives Labrador ore via the St. Lawrence Seaway, signed a multi-year contract to receive in excess of one million tonnes of Labrador ore via Baltimore to be railed inland. I am advised that the net savings to the steel company are in the vicinity of one dollar per tonne. Thus, any level of cost recovery must be carefully analysed before any target levels are finalized.

Fourthly, there must be consultation with users in connection with capital improvements to the system with a specific view to continuing confirmation of user related needs. At the moment there is no hint as to the allocation of costs between primary and secondary users, or between commercial carriers, fishermen and pleasure boat operators. Members may be interested to note that about 83 per cent of the money spent on search and rescue operations involve non-life-threatening situations in connection with "Sunday sailors." There is no hint as to how a cost recovery levy might be made. That is, whether from an across-the-board licence fee from direct users, and whether the levies will be uniform or subject to regional disparities.

[*Traduction*]

Ce projet de loi représente une mesure législative de première importance pour notre industrie. Nous tenons à féliciter le ministre et ses fonctionnaires pour les efforts qu'ils y ont consacrés. Nous représentons 85 p. 100 de la flotte marchande canadienne ainsi que deux des plus grandes sociétés de traversiers du Canada sur la côte est et sur la côte ouest, à savoir CN Marine et BC Ferries. Comme vous le savez, nos adhérents se sont déclarés favorables au principe d'une forme limitée de récupération des coûts. Nous sommes parmi les premiers intéressés, comme l'a dit le ministre.

Notre première préoccupation concerne les incertitudes que laisse planer l'article 4. Le texte définitif est un peu plus restrictif, mais on ne sait toujours pas exactement comment et entre qui les coûts vont être répartis. Nous rendons grâce au ministre d'avoir reconnu ces inconvénients de l'article 4 et d'avoir modifié le paragraphe (2). Nous avons accueilli favorablement ce qu'il a dit devant le comité législatif au sujet des niveaux fixés au départ et de la constitution d'un comité consultatif. A cet égard, nous voudrions proposer quelques sujets de réflexion au Comité.

Premièrement, nous voudrions obtenir une garantie de consultation des ultilisateurs des services de la garde côtière avant l'entrée en vigueur de tout règlement sur le recouvrement des coûts;

Deuxièmement, nous voulons une garantie de consultation officielle et obligatoire des utilisateurs avant toute modification du régime de recouvrement des coûts, qu'il s'agisse des montants exigés ou des services fournis.

Troisièmement, dans la répartition des coûts, il faut éviter de pénaliser indûment la voie maritime du Saint-Laurent, dont la situation économique est déjà précaire. Ces coûts pourraient avoir des conséquences dramatiques sur l'évolution du traffic, et causer de graves préoccupations aux industries et aux installations côtières, dont le sort dépend du volume transporté. Ainsi, une aciérie américaine, qui reçoit normalement son minerai du Labrador par la voie maritime du St Laurent, a signé récemment un contrat de plusieurs années en vertu duquel plus d'un million de tonnes de minerai du Labrador vont être transportées par chemin de fer via Baltimore. Je crois savoir que cette aciérie réalise ainsi une économie nette de l'ordre d'un dollar la tonne. Il faut donc calculer soigneusement le niveau du recouvrement des coûts avant de prendre une décision définitive.

Quatrièmement, il faut consulter les utilisateurs à propos des programmes d'investissement visant à améliorer le système, afin de déterminer en permanence les besoins des ultilisateurs. Actuellement, aucune règle ne fixe la répartition des coûts entre les utilisateurs primaires et secondaires, ou entre les transporteurs commerciaux, les pêcheurs et les plaisanciers. Les membres du comité apprendront sans doute avec intérêt qu'environ 83 p. 100 de l'argent consacré aux opérations de recherches et de sauvetage concernent des situations impliquant des «marins du dimanche» dont la vie n'est pas en danger. On ne sait pas comment le recouvrement des coûts va s'effectuer, s'il va s'agir d'un droit imposé directement aux utilisateurs au moment de l'achat du permis, ni si ces droits vont être uniformes ou assujettis aux disparités régionales.

[*Text*]

Next, we suggest the formation of regional government-industry consultative bodies to address the foregoing issues. Regional bodies would be more likely to facilitate the process than a single national body.

There should be mandatory, periodic briefings by the Coast Guard in connection with manning and overhead expenses.

In that the implementation of any new system of this nature will obviously be on an experimental basis, we strongly urge that a process be put in place whereby a joint government/industry body might review the entire downstream impact of the program at set periods after its introduction.

Finally, we would hope that any new regulations promulgated under clause 4 would be subject to appeal to the Governor in Council.

When we appeared before the legislative committee on Bill C-75 on February 5 of this year, we stated that, as then drafted, clause 4 of Bill C-75 was unacceptable and unworkable. We further suggested that a new clause 4 be promulgated separately and at a later date after a comprehensive plan for implementation of a cost recovery regime had been properly developed in consultation with the marine community.

Needless to say, we were most pleased when the Minister appeared before the same committee on February 12 and addressed these and other outstanding issues.

Although still subject to further refining, subclause (2) of clause 4 at least now removes the complete open-endedness of the previous wording.

The Minister also clarified the whole question of cost recovery target levels and suggested that he was looking at a net increase of $20 million. Although still substantial, it is considerably below earlier statements suggesting a recovery level of up to 15 per cent of budgetary expenditures for departmental operations.

The Minister further stated that clause 4 would not be promulgated until January 1987, thus permitting a soon-to-be-formed consultative body to review the whole question.

We welcome the Minister's understanding and appreciation of the concern of users. We are prepared to work closely with the Minister's consultative body to ensure a fair and equitable approach to cost recovery. At the same time, we must not lose sight of the realities of the marine industry in the mid-80's. Not only are vessel operators going through very difficult times, but the Seaway system itself is under attack from all quarters as being obsolete and non-competitive. A cost recovery program is meaningless if there is no one to recover from.

Thus, cost recovery under clause 4 of Bill C-75, as well as all other cost recovery programs and initiatives such as Seaway

[*Traduction*]

Cinquièmement, nous proposons la création d'organismes consultatifs régionaux représentant le gouvernement et l'industrie et chargés d'étudier les questions ci-dessus. Des organismes régionaux seraient plus susceptibles qu'un organisme national unique de faciliter le processus.

Il devrait y avoir des séances périodiques obligatoires d'information des utilisateurs par la garde côtière à propos des effectifs nécessaires et des frais généraux.

Dans la mesure où la mise en œuvre d'un nouveau système de cette nature devra avoir un caractère expérimental, nous demandons un examen des conséquences de l'ensemble du processus de recouvrement des coûts par le gouvernement et l'industrie dans des délais fixés.

Enfin, nous souhaitons que tout nouveau règlement pris en vertu de l'article 4 puisse faire l'objet d'un appel auprès du gouverneur en conseil.

Lorsque nous avons comparu devant le Comité législatif sur le projet de loi C-75 le 5 février de cette année, nous avons déclaré que l'article 4, tel qu'il était alors rédigé, était inacceptable et inapplicable. Nous avons demandé la promulgation d'un nouvel article 4 distinct à une date ultérieure, après la réalisation d'un plan de mise en œuvre du régime de recouvrement des coûts en consultation avec l'ensemble du secteur maritime.

Naturellement, nous avons été très satisfaits lorsque le ministre a comparu devant le même comité le 12 février suivant et qu'il s'est prononcé sur ces questions, ainsi que sur d'autres questions en souffrance.

Le nouveau paragraphe 4(2) pourrait sans doute être encore plus précis, mais il a du moins éliminé l'incertitude totale que comportait la formulation précédente.

Le ministre a par ailleurs précisé toute la question des niveaux visés en matière de recouvrement des coûts; il a indiqué qu'il envisageait une augmentation nette de 20 millions de dollars. Cette somme est considérable, mais elle est très inférieure aux chiffres avancés précédemment, selon lesquels le niveau de recouvrement aurait pu atteindre 15 p. 100 des dépenses consacrées aux activités du ministère.

Le ministre a par ailleurs indiqué que l'article 4 n'entrerait pas en vigueur avant janvier 1987, ce qui permettrait un réexamen de l'ensemble de la question par un organisme consultatif qui doit être constitué prochainement.

Il nous semble très positif que le ministre comprenne les préoccupations des utilisateurs. Nous sommes disposés à collaborer étroitement avec son organisme consultatif de façon à élaborer une formule équitable et juste de recouvrement des coûts. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue les réalités actuelles de l'industrie des transports maritimes. D'une part, les armateurs connaissent une période très difficile, mais en outre, on s'en prend de toutes parts à la voie maritime proprement dite, à laquelle on reproche sa vétusté et son manque de compétitivité. Un programme de recouvrement des coûts n'aura de signification que s'il peut s'appliquer à des utilisateurs.

Par conséquent, face au principe du recouvrement des coûts prévu à l'article 4 du projet de loi C-75 et à tous les program-

[*Text*]

tolls and Treasury Board directives that Crown agencies such as Pilotage Authorities be self-sustaining, must be tempered by the fact that, in a declining market, or at best in a market undergoing radical changes in traffic patterns, the law of diminishing returns must be recognized.

The St. Lawrence Seaway is an important national asset. It has served Canada well for the past quarter-century. It is vital to the export of Western Canadian grain and to the needs of our steel and mining industries. The Seaway route can continue to serve Canada well, provided it is treated with fairness and common sense.

Mr. Chairman, we are grateful for the opportunity of appearing before you and thank you for your time and interest. We are prepared to answer any questions the committee may wish to raise, either now or in the future at your convenience.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Hall. The meeting is now open to questions. Senator Macdonald?

Senator Macdonald (Cape Breton): Do I take it, Mr. Hall, that your main concern is the uncertainty of what these costs might be, quite apart from the fact that, generally speaking, you do not recommend them, anyway?

Mr. Hall: Yes, senator, that is the bottom line. If we have to live with that, I would like to know what we are going to have to be living with. Some of our concerns have been addressed by the Minister in his final presentation, but at this point in time, we have no knowledge at all as to just how this recovery of $20 million that has been mentioned is to be allocated in various regions. Right off the bat, and I am not sure whether any of you gentlemen are from the Maritimes or from the West Coast—

Senator Macdonald (Cape Breton): I am from the East Coast.

Mr. Hall: I know perfectly well that, in testimony before the committee in the other place, certainly Halifax is cheering and hoping that the Seaway finally pays its way. The West Coast boys are saying: "We do not need any of this because we do not have icebreakers on the West Coast". Therefore, there are only two areas where this cost will be recovered: namely, the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway where, because of the geographic and water conditions, we have ice conditions. The Seaway is also a busy artery.

The Arctic would also be involved, but I do not think there is enough traffic up there to involve their paying anything. Therefore, it seems the obvious target has to be the St. Lawrence Seaway system.

Senator Macdonald (Cape Breton): I notice in your brief you say that:

> We represent 85 per cent of the Canadian Merchant Fleet, as well as Canada's two largest ferry corporations on the East and West Coasts.

[*Traduction*]

mes de recouvrement des coûts comme les péages de la voie maritime et les directives du Conseil du Trésor concernant l'autonomie financière des organismes de la Couronne comme les administrations de pilotage, il faut tenir compte du fait que sur un marché en déclin, où l'on note de très importants changements de tendance en matière de transport, il est essentiel de reconnaître les impératifs de la baisse de rendement.

La voie maritime du Saint-Laurent constitue un atout national important. Elle sert le Canada depuis un quart de siècle. Elle est essentielle à l'exportation des céréales de l'Ouest canadien et aux besoins de notre industrie minière et sidérurgique. Elle continuera à servir les intérêts du Canada à condition qu'on la considère de façon sensée et équitable.

Monsieur le président, nous vous sommes reconnaissants de nous donner l'occasion de comparaître devant vous et nous vous remercions du temps que vous nous consacrez et de l'intérêt que vous nous manifestez. Nous sommes disposés à répondre aux questions que le comité pourrait vouloir soulever, maintenant ou au moment qui lui conviendra.

Le président suppléant: Merci, monsieur Hall. Nous allons donc passer aux questions. Sénateur Macdonald?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Dois-je comprendre, monsieur Hall, que ce qui vous préoccupe surtout, c'est qu'on ne sait pas avec certitude ce que ces coûts pourraient être, indépendamment du fait que, de façon générale, vous n'en faites pas la recommandation de toute façon?

M. Hall: Oui, sénateur, c'est le fond du problème. Si nous devons nous accommoder de quelque chose, j'aimerais savoir de quoi. Certaines de nos préoccupations ont été dissipées par le ministre dans son exposé final, mais pour l'instant, nous ne savons absolument pas comment seront répartis entre les diverses régions les 20 millions de dollars qui doivent être recouvrés. De but en blanc, je ne suis pas sûr qu'il y ait parmi vous des représentants des Maritimes ou de la côte ouest . . .

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je suis de la côte est.

M. Hall: Je sais parfaitement que dans les témoignages entendus par le comité de l'autre endroit, il est ressorti que Halifax se féliciterait de ce que la Voie maritime paie enfin sa part. Sur la côte ouest, on dit ne pas en avoir besoin parce qu'on n'y a pas de brise-glaces. En conséquence, il y a seulement deux secteurs où ces coûts seront recouvrés, soit les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent où, à cause des conditions géographiques et hydrographiques, il y a de la glace. La Voie maritime est également une artère à grand trafic.

L'Arctique serait en cause, mais je ne pense pas qu'il y ait là suffisamment de trafic pour qu'on y ait lieu de faire payer des droits. De toute évidence, donc, la cible semble être le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je remarque que vous dites dans votre mémoire que vous

> représentez 85 p. 100 de la flotte marchande du Canada, ainsi que les deux plus grandes compagnies de traversier des côtes est et ouest.

[*Text*]

Do you represent the CN Marine?

Mr. Hall: Yes sir, we do represent the CN Marine.

The Acting Chairman: Senator Macdonald, do you have any further questions?

Senator Macdonald (Cape Breton): I just have one more question. With respect to this consultation business, I think the minister, when he appeared before the Commons committee, made known his intention to create a quasi-autonomous group to hold public hearings at a number of marine centres across the country in order to get their views on all this legislation and that this consultation should be done before the drafting of regulations. I would like to ask whether your group has been consulted with respect to participating in this body.

Mr. Hall: No, not on an official basis as yet, sir. We have had discussions with officials in Transport Canada. I am not completely familiar with all of the rules and regulations pertaining to the creation of a committee prior to a bill actually being passed, but I suspect that that is why there has not yet been any formal consultation.

Senator Macdonald (Cape Breton): Thank you, Mr. Chairman.

Senator Thériault: Mr. Chairman, a couple of weeks ago, when the parliamentary secretary of the minister appeared before this committee, he told us—and I read that he said the same thing in the House of Commons when defending the bill—that, in all of the meetings that were held in the other place concerning this bill before the committee, all but one organization supported the idea of cost recovery.

Since the parliamentary secretary appeared before this committee, and we on this committee questioned him, I have tried to read through the minutes of our committee, and I understand it is true that a lot of people support the principle of the bill. I think I can support the principle of the bill; with the exception of clause 4, it sounds to me to be good legislation.

However, you made a point, and I am going to make it from the other point of view: I am from New Brunswick and I am worried that part of this $20 million will be assessed on people who cannot afford to pay, especially fishermen, although, without having the facts in front of me, I would not think that the cost of searching for lost fishermen at sea would be very high.

Can you imagine what would go through a fisherman's mind if he were lost at sea knowing he had to pay the costs related to his rescue? Can you imagine the anguish of all fishermen just before they left port?

You have said that people from the east coast—and you mentioned Halifax in particular—and the west coast are saying that the Seaway will have to bear the brunt of this. I suppose that if one looks at it from a dollars and cents point of view, one would have cause to be worried. I am from the Atlantic provinces and I am worried that we do not have the number of seats for either party—I am not being political about this—that are available along the Seaway, namely, in

[*Traduction*]

Représentez-vous CN Marine?

M. Hall: Oui, monsieur, nous représentons CN Marine.

Le président suppléant: Sénateur MacDonald, avez-vous d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Cap-Breton): Je n'en ai qu'une. En ce qui concerne ce processus de consultation, je pense que lorsque le ministre a comparu devant le comité des Communes, il a fait connaître son intention de créer un groupe quasi autonome chargé de tenir des audiences publiques dans un certain nombre de centres maritimes du pays afin d'obtenir leur point de vue sur l'ensemble de ce projet de loi, et il a dit que cette consultation devait avoir lieu avant la rédaction du règlement. J'aimerais savoir si vous-même avez été consulté au sujet de la participation à ce groupe.

M. Hall: Non, pas officiellement, monsieur. Nous avons eu des discussions avec des fonctionnaires de Transports Canada. Je ne connais pas parfaitement toutes les règles qui régissent la création d'un comité avant l'adoption d'un projet de loi, mais j'imagine que c'est la raison pour laquelle il n'y a pas encore eu de consultation officielle.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Merci, monsieur le président.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, il y a deux semaines, lorsque le secrétaire parlementaire du ministre a comparu devant le comité, il nous a dit—et d'après ce que j'ai lu, il dit la même chose à la Chambre des communes lorsqu'il a pris la parole pour défendre le projet de loi—que dans toutes les séances tenues dans l'autre endroit au sujet du projet de loi examiné par le comité, tous les organismes sauf un appuyaient l'idée du recouvrement des coûts.

Après la séance où le secrétaire parlementaire a comparu devant nous et où nous l'avons interrogé, j'ai essayé de lire le compte rendu de nos délibérations et je crois comprendre qu'il est vrai qu'une foule de personnes appuient le principe du projet de loi. Je pense, moi aussi, pouvoir en faire autant, à l'exception de l'article 4, car ce me semble être une bonne mesure législative.

Toutefois, vous avez soulevé une question et je voudrais à mon tour faire valoir l'autre point de vue: Je suis du Nouveau-Brunswick et je m'inquiète de ce qu'une partie de ces 20 millions de dollars seront prélevés sur des personnes qui n'ont pas les moyens de payer, notamment les pêcheurs, et pourtant, je ne pense pas, sans avoir les chiffres devant moi, qu'il en coûterait cher de chercher des pêcheurs perdus en mer.

Imaginez ce qui passerait par la tête d'un pêcheur perdu en mer s'il savait qu'il doit payer les frais de son sauvetage. Imaginez l'angoisse des pêcheurs avant de quitter le port.

Vous avez dit que sur la côte est, et vous avez mentionné le cas de Halifax en particulier, ainsi que sur la côte ouest, on estime que la Voie maritime devrait payer le plus gros des frais. Je suppose que si l'on considérait les choses d'un point de vue pécuniaire, on aurait des raisons de s'inquiéter. Je viens des provinces de l'Atlantique et je m'inquiète de ce que nous n'ayons pas le nombre de représentants voulu le long de la Voie maritime, c'est-à-dire au Québec et en Ontario, ni dans l'un ni

[*Text*]

Quebec and Ontario. So, it would be much easier for any government, whether it be a Liberal government, a Conservative government or an NDP government, to impose a tax on those of us who are fewer and poorer—that is, those living in the Atlantic provinces.

Having said that, I want to repeat what I said that evening; I, for one, cannot accept that in 1986 the Parliament of Canada is prepared to pass legislation which gives to any minister—and if I were to give this power to any minister I would certainly give it to the current Minister of Transport—the power to allocate charges, to raise taxes. That is what this legislation does. This is a means of collecting a tax without the Parliament of Canada knowing a damn thing about it. I think this is very bad legislation. I am disappointed that the current Minister of Transport has asked for that power, because it puts the fright of hell into many people.

It has been said that this will not come into effect until 1987, that it may not be enacted by this government or by the current minister, but Parliament will have given to one person, or a group of bureaucrats, the right to tell a fisherman in New Brunswick that he will have to pay over $200 a year. There have been discussions in New Brunswick to the effect that the fishermen will be charged $260 a year. I do not know whether that is true or not, but the point is that this legislation gives a minister the power to do that, and I do not think that that is right. I think this strikes the fear of God in too many people because they do not know what will happen.

How do you react to the point made by the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport that everyone supports the bill?

Mr. Hall: Obviously, I cannot speak for the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, although I have heard that statement.

All I can say is that we have had and continue to have the same fears, although they have been somewhat lessened by changes that have been announced by the minister. When this legislation was first introduced we were dead against it. We were certainly dead against the original wording of the legislation. We were also against the proposed secondary wording that came out, and we advised the government, from the Prime Minister down, that we could not accept this sort of thing.

With respect to your point of lost fishermen at sea,—certainly we in Dominion Marine are not expecting that a sailor has to have a quarter ready to put into a machine five miles out at sea in order to be rescued if he becomes lost. I do not think that is the intent of the legislation. I am sure that will be treated in some other way.

All I am saying is that I am trusting that this consultative body—which I am informed will consist of representatives of all segments of the marine community—will have an opportunity to discuss these issues. There has to be a way of addressing them in a manner that I think is fair and equitable to all.

As I indicated in my opening statement, if we, on the commercial side, are going to be paying, we do not mind paying

[*Traduction*]

dans l'autre parti, ceci dit sans vouloir faire de politique. Il serait donc plus facile au gouvernement, que ce soit un gouvernement libéral, conservateur ou néo-démocrate, de nous faire payer un impôt, à nous qui sommes moins nombreux et plus pauvres, c'est-à-dire à ceux qui vivent dans les provinces de l'Atlantique.

Cela dit, je tiens à répéter ce que j'ai mentionné ce soir-là: Personnellement, je ne peux accepter qu'en 1986, le Parlement du Canada soit disposé à adopter un projet de loi qui accorde à un ministre quel qu'il soit—et si je devais conférer ce pouvoir à un ministre, ce serait au ministre actuel des Transports—le pouvoir de répartir des droits, de lever des impôts. Or c'est ce que fait ce projet de loi. C'est un moyen de percevoir un impôt sans que le Parlement du Canada s'en aperçoive. Je pense que c'est une très mauvaise mesure législative. Je suis déçu que le ministre actuel des Transports ait demandé ce pouvoir, qui inspire une peur bleue à bien des personnes.

On a dit que le projet de loi n'entrera pas en vigueur avant 1987, qu'il ne sera peut-être pas adopté par le gouvernement ou par le ministre actuels, mais le Parlement aura donné à une personne ou à un groupe de fonctionnaires le droit de dire à un pêcheur du Nouveau-Brunswick qu'il devra payer plus de 200 $ par an. D'après des discussions tenues au Nouveau-Brunswick, les pêcheurs devront payer 260 $ par an. Je ne sais pas si c'est vrai ou non, mais il reste que ce projet de loi accorde à un ministre le pouvoir d'imposer de tels droits et je ne pense pas que ce soit bien. Cela effraie beaucoup de gens parce qu'ils ne savent pas ce qui va se produire.

Que pensez-vous du fait que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports ait dit que tout le monde appuyait le projet de loi?

M. Hall: De toute évidence, je ne puis parler à la place du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, mais j'ai entendu cette déclaration.

Tout ce que je puis dire, c'est que nous avons eu et continuons d'avoir les mêmes craintes, quoiqu'elles soient maintenant moins vives étant donné les modifications annoncées par le ministre. Lorsque ce projet de loi a été présenté, nous étions tout à fait contre. Chose certaine, nous étions contre le libellé initial. Nous étions également contre la deuxième version proposée, et nous avons informé le gouvernement, depuis le Premier ministre jusqu'au bas de l'échelle, que nous ne pouvions accepter ce genre de choses.

En ce qui concerne votre question sur les pêcheurs perdus en mer, nous ne nous attendons pas à Dominion Marine qu'un pêcheur qui se trouve à cinq milles au large des côtes ait sur lui vingt-cinq cents à mettre dans une machine pour payer son sauvetage s'il venait à se perdre. Je ne pense pas que ce soit l'intention visée dans le projet de loi. Je suis sûr qu'on procédera autrement.

Tout ce que je dis, c'est que j'espère que ce groupe consultatif qui, m'a-t-on informé, comprendra des représentants de tous les secteurs du domaine maritime, aura l'occasion de discuter de ces questions. Il doit y avoir une façon de les régler qui soit juste et équitable pour tous.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, si dans le secteur commercial, nous devons payer, nous n'avons

[*Text*]

what is our fair share, but on the other hand, I do not think we should be subsidizing other services that we do not want or need. If there are such costs in the search and rescue area—where 80 per cent of it does not go towards rescuing fishermen or sailors, but towards the weekend sailor who, for one reason or another, becomes lost—then I do not think we should be involved in them.

With respect to clause 4 and cost recovery, we have heard it stated by various members of the government that of all the modes of transportation the marine mode is not paying its way. It was said that the marine mode is only collecting 3 to 4 per cent of its costs. I objected to that statement publicly by saying that all those who made that statement were looking only at the cost of Coast Guard services without taking into account other services provided by the marine mode. If you are going to allow for airport revenues and expenses, you have to allow for Ports Canada revenues and expenses, for Seaway revenues and expenses, and for pilotage revenues and expenses. If you put all of those revenues and expenses together, you will find that the marine mode, as a whole—including those crown corporations—is paying over 30 per cent of its way. Take the air mode is paying 48 per cent of its way, but if you deduct from the air revenues concessionary revenues for restaurants, rent-a-car booths, and things like that at airports, you will find that it is only paying 37 per cent of its way. So, I think the marine mode is doing very well.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): As you have noted, the St. Lawrence Seaway has been of vital importance to western Canada with respect to the export of grain. Are you seriously suggesting that even at a rate of recovery of $20 million it is possible that the future of the Seaway is threatened?

Mr. Hall: I am saying that it is another straw, senator. I hope that all of that $20 million is not going to go towards the Seaway. I hope that the other regions of the country will share in that $20 million. My concern is that the focus seems to be on the Seaway.

I used the example of a million tonnes plus of iron ore that used to go up the Seaway to Conneaut or Astabula and then railed down to Pittsburgh. That is now going to Baltimore, Maryland and being railed back for a dollar a tonne; that is not a great deal of money.

Last year the total traffic on the Seaway generated in the vicinity of just under $50 million, that is 40 cents a tonne. There is 40 cents out of the dollar right there, and then you add on all of these other cost recovery charges because the Seaway is under pressure from Treasury Board to balance its books. The minister this year, with the toll increase, said there was no way he could allow a 40 or 50 per cent toll increase to balance the books because it just would not work; that is just common sense. There was a slight increase to cover the cost of wage increases.

All of these factors add up. If I could get four or five items at 20 to 40 cents a piece, we might be competitive again, but right now there is a perception out there—and this is coming from the Canadian Wheat Board as well—that the Canadian

[*Traduction*]

rien contre le fait de payer notre juste part, mais nous n'avons pas à financer d'autres services dont nous ne voulons pas ou dont nous n'avons pas besoin. Si, dans le domaine de la recherche et du sauvetage, 80 p. 100 de l'argent sert à sauver non pas des pêcheurs ou des marins, mais des marins du dimanche qui, pour une raison ou une autre, se sont perdus, alors je ne pense pas que nous ayons à participer aux frais.

Pour ce qui est de l'article 4 et du recouvrement des coûts, nous avons entendu dire par divers membres du gouvernement que, de tous les modes de transport, le transport maritime ne récupère que 3 à 4p. 100 de ses coûts. Je me suis publiquement opposé à cette déclaration, en disant que tous ceux qui la faisaient ne considéraient que les coûts des services de la Garde côtière, sans prendre en compte d'autres services assurés par le transport maritime. Si l'on doit tenir compte des recettes et des dépenses des aéroports, il faut aussi le faire pour Ports Canada, pour la Voie maritime et pour le pilotage. Si l'on additionne toutes ces recettes et dépenses, on constate que dans l'ensemble, le transport maritime, y compris les services des sociétés d'État, rentre dans plus de 30 p. 100 de ses frais. Pour le transport aérien, le taux est de 48 p. 100, mais si l'on déduit de ses recettes celles des restaurants concessionnaires, des agences de location d'automobiles et autres services semblables offerts dans les aéroports, on constate qu'il n'est que de 37 p. 100. Donc, le transport maritime s'en tire très bien.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Comme vous l'avez fait remarquer, la Voie maritime est d'une importance capitale pour l'Ouest canadien pour ce qui est de l'exportation du grain. Êtes-vous sérieux quand vous dites que même en récupérant 20 millions de dollars, il est possible que l'avenir de la Voie maritime soit menacé?

M. Hall: Je dis que c'est une autre histoire, sénateur. J'espère que ces 20 millions de dollars n'iront pas en totalité à la Voie maritime. J'espère que d'autres régions du pays en profiteront. Ce qui me préoccupe, c'est que l'accent semble mis sur la Voie maritime.

J'ai utilisé l'exemple du million de tonnes de minerai de fer qui était auparavant acheminé par la voie Maritime jusqu'à Conneaut et Astabula, puis transporté par chemin de fer jusqu'à Pittsburg. Aujourd'hui, il est acheminé vers Baltimore (Maryland) puis transporté par chemin de fer pour un dollar la tonne; ce n'est pas beaucoup d'argent.

L'an dernier, l'ensemble du trafic sur la Voie maritime a rapporté un peu moins de 50 millions de dollars, ce qui représente 40 cents la tonne. On gagne là 40 cents sur un dollar, et il faut ensuite ajouter tous les autres frais de recouvrement des coûts, car la Voie maritime est poussée par le Conseil du Trésor à équilibrer ses comptes. Cette année, le ministre a dit qu'il ne pouvait lui permettre de porter les droits de péage de 40 à 50 p. 100 pour y parvenir, car cela ne marcherait tout simplement pas; c'est le simple bon sens. Il y a eu une légère augmentation pour couvrir le coût des hausses de salaire.

Tous ces facteurs s'additionnent. Si je pouvais obtenir quatre ou cinq articles de 20 à 40 cents pièce, nous pourrions à nouveau être concurrentiels, mais actuellement, on a l'impression là-bas que la Commission canadienne du blé—et cela

[*Text*]

Wheat Board is encouraging buyers such as Russia to use the west coast because that is cheaper than subsidizing the farmer, so there is something radically wrong.

I am concerned that all we see coming out of various cost-recovery legislation is cost-recovery directed at marine. There has been nothing directed at the railways, yet the railways are getting $650 million under the Western Grain Transportation Act to do with as they please. We have discovered that what is happening now under the Western Grain Transportation Act is that money is being paid on a mileage basis, on a cost basis, and Thunder Bay is subsidizing Vancouver. It is cheaper to move to Thunder Bay than to Vancouver, and the railways will admit that.

There are disparities that have to be addressed, and if somebody is trying to tell me that the Seaway is too expensive, then I think we had better examine all of these costs and treat them all fairly. I think the marine mode is under a great deal of pressure.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I appreciate that, but are you satisfied that the amendments proposed will guarantee that the cost will not go up to 15 per cent as originally anticipated, or are you still afraid?

Mr. Hall: I am still afraid. I want to see something further. I hope I am not being naive in saying that this consultative body may properly address these issues, address who is to be charged, how they are to be charged and how it will be done on a regional basis. So far, I would have to be honest and say that the minister did adress most of our major concerns; we were not ignored. That being the case, then, I would have to assume that he is being fair with us in saying that he expects proper consultation and that nothing will take place until all of this has been clearly aired.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Has there been any suggestion that we will review this in a year, or two years?

Mr. Hall: We have suggested that, sir. We have suggested that if something like this does take place there should be a mechanism in place that allows the user and the government to review every three, or five years, or whatever.

In fact, I was at a luncheon today where the Honourable Ramon Hnatyshyn was announcing the next steps in this whole regulatory review process that he wishes to put in place. Starting September 1, there is a plan, which I am not completely familiar with, that any new regulations—in fact, even this bill, I think, would come under it because it has not been passed yet—any new regulations under this bill would have to be reviewed under this new system that has two or three steps that involve public consultation.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): There is, as you probably know, in the Western Grain Transportation Act, a built-in system of review and a built-in system to give the users an opportunity to be heard.

Mr. Hall: Yes; I happen to be a member of that committee, sir.

[*Traduction*]

vient d'elle aussi—encourage des acheteurs comme la Russie à utiliser la côte Ouest parce que c'est moins cher que de subventionner l'agriculteur; il y a donc une donnée tout à fait fausse.

Je crains que tout ce qui ressort des divers projets de loi sur le recouvrement des coûts vise surtout le transport maritime. Rien ne vise les chemins de fer, qui obtiennent pourtant 650 millions de dollars en application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, argent dont ils peuvent disposer à leur gré. Nous avons découvert qu'aux termes de cette loi, l'argent est actuellement versé en fonction du nombre de milles, en fonction des coûts, et Thunder Bay se trouve à subventionner Vancouver. Il revient meilleur marché d'aller vers Thunder Bay que vers Vancouver, et les chemins de fer le reconnaissent.

Il y a une disparité à régler et si l'on essaie de me dire que la Voie maritime est trop coûteuse, je pense que nous ferions alors mieux d'examiner tous ces coûts et de les considérer tous équitablement. Je pense que le transport maritime subit beaucoup de pressions.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Je le reconnais, mais êtes-vous certain que les modifications proposées garantiront que les coûts n'atteindront pas 15 p. 100, comme on le prévoyait au début, ou le craignez-vous encore?

M. Hall: Je le crains toujours. Je voudrais quelque chose de plus. J'espère ne pas être naïf en disant que ce groupe consultatif peut régler ces questions comme il convient, décider à qui imposer des droits, comment le faire et comment les répartir entre les diverses régions. Honnêtement, je dois dire que jusqu'à maintenant, le ministre a réglé la plupart de nos préoccupations majeures; on ne nous a pas laissés pour compte. Cela étant, je dois donc présumer qu'il est juste avec nous quand il dit que les consultations voulues auront lieu et que rien ne se fera jusqu'à ce que tout ait été clairement discuté.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): A-t-on proposé que nous examinions la situation dans un an ou deux?

M. Hall: Nous l'avons proposé, monsieur. Nous avons laissé entendre que si l'on instaure un pareil système, il faut qu'un mécanisme soit mis en place pour permettre à l'utilisateur et au gouvernement de procéder à un examen tous les trois ou cinq ans, ou quoi que ce soit.

En fait, j'ai aujourd'hui assisté à un déjeuner-causerie au cours duquel l'honorable Ramon Hnatyshyn a annoncé les prochaines mesures qu'il veut prendre dans le cadre de ce processus d'examen réglementaire. À partir du 1er septembre, un plan, que je ne connais pas parfaitement bien, prévoit que tout nouveau règlement—en fait, je crois que ce projet de loi, lui même y serait assujetti car il n'a pas encore été adopté—devra être examiné conformément à ce nouveau système qui comportera deux ou trois étapes au cours desquelles le public sera consulté.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Comme vous le savez sans doute, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit un système intégré d'examen avec la possibilité pour les usagers de se faire entendre.

M. Hall: Oui; il se trouve que je suis membre de ce comité, monsieur.

[*Text*]

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): So, you would hope to have the same thing, or something like that?

Mr. Hall: Yes, correct.

Senator Macdonald (Cape Breton): I am concerned with the east coast more than the Seaway.

Mr. Hall: Well, my wife is from Halifax; I sympathize.

Senator Macdonald (Cape Breton): Concerning the user fee, is it your opinion that that takes into account the building of wharves and icebreakers, range lights, and things of that type?

Mr. Hall: That was our concern initially. When the wording first came out, we were stunned. I could not believe it could be as open as it was. We complained loudly; then, suddenly, to our shock and surprise, the new wording came out and the word "facility" appeared. Again, we could not believe this. So we really screamed this time and said that the word "facility" changed the whole thing; it changes it from the cost of operating to the full capital cost of the whole marine department, and there is no blessed way that anybody could afford to pay that.

So, until we get this thing spelled out more clearly, and that is still a concern, are we really talking operating costs here, or are we talking operating costs and return on capital? That I don't know.

Senator Macdonald (Cape Breton): That is a concern, all right.

Mr. Hall: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): That icebreaker business concerns me. I have known some of those ferries to have been stuck for two or three days with the icebreaker trying to get to them and it would be almost worth the boat to get them out.

Mr. Hall: Yes. Well, we have even suggested, semiseriously, that maybe the best thing to do would be for us to buy one or two of those icebreakers for $1 and rent them back. I think we could do it more efficiently.

Senator Macdonald (Cape Breton): That could very well be.

Senator Thériault: This may be taken lightly, but you are talking about icebreaking, and it is possible that the Seaway could afford to buy a couple of icebreakers. Maybe you should be doing that. I have no problem with that. But, I can tell you that the potato growers in New Brunswick, and not so much in New Brunswick as in P.E.I., cannot afford to buy an icebreaker.

Mr. Hall: I agree.

Senator Thériault: And, they cannot afford to pay the cost of icebreaking to ship their potatoes.

I have been watching this very closely, and I have watched the minister—and I repeat that I am impressed with the Minister of Transport. I am not impressed by everybody there in the department, but I am impressed by the Minister; but he

[*Traduction*]

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Vous espérez donc avoir le même système, ou quelque chose d'analogue?

M. Hall: C'est exact.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je me préoccupe davantage de la côte est que de la Voie maritime.

M. Hall: Ma femme vient d'Halifax; je comprends votre point de vue.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): En ce qui concerne le droit d'utilisation, êtes-vous d'avis qu'il tient compte de la construction de quais et de brise-glace, de phares, et autres éléments de ce type?

M. Hall: Au début, c'était notre préoccupation. Nous avons été ébahis par la première formulation. Nous ne pouvions croire que ce pouvait être aussi manifeste. Nous nous en sommes plaints avec force, puis soudainement, à notre extrême surprise, le mot «installation» est apparu dans la nouvelle version. Encore une fois, nous ne pouvions en croire nos yeux. Nous avons cette fois vraiment hurlé en disant que le mot «installation» changeait tout; il ne s'agit plus des frais de fonctionnement mais de la totalité des coûts en capital de tout le secteur maritime et personne au monde n'aurait les moyens de payer de telles sommes.

Jusqu'à ce que la question soit éclaircie et cela reste une préoccupation, parlons-nous ici réellement des frais de fonctionnement ou de ces frais ainsi que du rendement du capital? Cela, je l'ignore.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): C'est une source de préoccupation, d'accord.

M. Hall: Oui.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Cette affaire de brise-glace m'inquiète. Je sais que certains traversiers sont restés pris pendant deux ou trois jours; le brise-glace essayait de les sortir de là et le seul prix du bateau en valait la peine.

M. Hall: Oui. Nous avons même dit plus ou moins sérieusement que la meilleure chose à faire serait peut-être que nous achetions un ou deux brise-glace à 1 $ pour les louer ensuite. Je pense que nous pourrions opérer plus efficacement.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): C'est bien possible.

Le sénateur Thériault: On peut le prendre à la légère, mais vous parlez de brise-glace et il est possible que la Voie maritime puisse se permettre d'en acheter deux. C'est peut-être ce que vous devriez faire. Cela ne me pose aucun problème. Toutefois, je peux vous dire que les cultivateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick, et encore plus ceux de l'Île-du-Prince-Édouard, n'ont pas les moyens d'acheter un brise-glace.

M. Hall: J'en conviens.

Le sénateur Thériault: Et ils n'ont pas les moyens de briser les glaces pour expédier leurs pommes de terre.

Je surveille la situation de très près et j'observe aussi le ministre—je le répète, le ministre des Transports me fait bonne impression. Ce n'est pas forcément le cas des fonctionnaires du ministère, mais le ministre, oui; toutefois, si je ne m'abuse, il ne dira pas exactement ce qui est en jeu ici.

[*Text*]

will not—at least to my understanding—come clean and say exactly what is implicated here.

You can read in this legislation that the fishermen will have to pay the cost of repairing their wharves. You can read that in this kind of legislation. It is great that people such as the Seaway people can make statements like the one you just made, that maybe you should consider buying a couple of icebreakers, but put yourself in the place of those potato shippers, or farmers, in P.E.I., or those farmers who are shipping out of St. Andrews, New Brunswick, and then see how you feel.

Mr. Hall: Are you suggesting to me that, if there was no commercial activity on the St. Lawrence at all during the month of March, April and May there would not be any icebreakers running up and down the St. Lawrence River?

Senator Thériault: Well, I am not familiar—

Mr. Hall: I am suggesting that there would be for flood control. It has been there for years and years and years.

Senator Thériault: I don't want to get in an argument with you, but before icebreakers there was ice and the St. Lawrence River was there and I am not convinced that the floods were any better or any worse than they are now.

Mr. Hall: I was born and brought up in Montreal and I remember that back river flooding all the time. With the advent of a better class of icebreaker the situation improved. In fact, if I remember correctly, what started it all was the Norwegians starting to send their ocean ice class vessels up the St. Lawrence to Montreal. They suddenly made it an all-year-round port and, then, the Coast Guard got involved with icebreakers. I may be corrected on that one, but they were the first icebreakers; they should have been paid a fee for breaking up the ice in the first place.

Senator Thériault: Well, the Atlantic ports have been paying the price for the St. Lawrence Seaway over a period of time.

Mr. Hall: I can't accept that, sir, but I have certainly heard that argument.

Senator Thériault: Anyway, this does not change this problem and this will never be settled.

Mr. Hall: No.

Senator Thériault: I suppose we need the Seaway. What I am saying is that the fishermen and the potato farmers and the small shippers in the Atlantic provinces need icebreaking services, they need wharves, and they need search and rescue services, and if you are going to make it such that everything has to be cost recovery, then we should do away with the Canadian Wheat Board, the Milk Board and the St. Lawrence Seaway Authority and we should let private enterprise run the whole thing. Maybe that is the way it should be.

[*Traduction*]

On peut lire dans ce projet de loi que les pêcheurs devront payer les frais de réparation de leurs quais. C'est ce qu'on peut lire dans ce genre de projet de loi. Il est formidable que des personnes comme les représentants de la Voie maritime puissent faire des déclarations comme celles que vous venez de faire, qu'on devrait envisager d'acheter deux brise-glace, mais mettez-vous à la place des expéditeurs ou des cultivateurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ou des agriculteurs qui expédient leurs produits à partir de St. Andrews (Nouveau-Brunswick), et vous verrez ce que vous en penserez.

M. Hall: Voulez-vous dire que s'il n'y avait pas du tout d'activité commerciale sur le Saint-Laurent durant les mois de mars, avril et mai, la présence de brise-glace n'y serait pas nécessaire?

Le sénateur Thériault: En fait, je ne connais pas . . .

M. Hall: Je crois qu'il en faudrait pour contrôler les inondations. Il y en a depuis des années et des années.

Le sénateur Thériault: Je ne veux pas me quereller avec vous, mais avant l'apparition des brise-glace, il y avait de la glace et le Saint-Laurent était là et je ne suis pas convaincu que les inondations étaient pires, ou moins graves qu'elles ne le sont maintenant.

M. Hall: Je suis né et j'ai été élevé à Montréal et je me souviens que le fleuve causait tout le temps des inondations. Avec l'apparition de meilleurs brise-glace, la situation s'est améliorée. En fait, si je me souviens bien, tout a commencé lorsque les Norvégiens ont entrepris d'envoyer leurs brise-glace océaniques sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal. Soudainement, c'est devenu un port ouvert à longueur d'année et la Garde côtière s'est alors mise à s'occuper de brise-glace. Qu'on me reprenne si je fais erreur, mais ce furent les premiers brise-glace; on aurait dû leur verser un droit pour avoir été les premiers à briser les glaces.

Le sénateur Thériault: Les ports de l'Atlantique subviennent à la Voie maritime du Saint-Laurent depuis un certain temps.

M. Hall: Je ne saurais l'accepter, monsieur, mais j'ai certes entendu l'argument.

Le sénateur Thériault: Quoi qu'il en soit, cela ne change rien au problème, qui ne sera jamais réglé.

M. Hall: Non.

Le sénateur Thériault: Je suppose que nous avons besoin de la Voie maritime. Je veux dire que les pêcheurs, les cultivateurs de pommes de terre et les petits expéditeurs des provinces de l'Atlantique ont besoin de services de brise-glace; ils ont besoin de quais, de services de recherche et de sauvetage, et si vous voulez couvrir les frais de tous ces services, alors il nous faut nous débarrasser de la Commission canadienne du blé, de la Commission du lait et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et laisser l'entreprise privée s'en occuper. Peut-être faudrait-il que ce soit ainsi.

[*Text*]

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): If you are going by the Canadian Wheat Board, it does not cost the government anything.

Senator Thériault: They only send them cheques amounting to millions of dollars.

Mr. Hall: I hope I did not misunderstand you.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I hope you know more about potatoes than you know about wheat.

Mr. Hall: Did you suggest that I was in favour of cost recovery? I said that I am in favour of some form of cost recovery, because I do not think there is any such thing as a "free lunch."

Senator Thériault: I think we are all prepared to pay what we can pay and pay what the traffic can bear.

Mr. Hall: Right. If I might make an observation referring back to your potato farmers or your fishermen, there are certain factors, because of the makeup of Canada, that require government assistance. VIA Rail is a case in point. I suspect that the same may apply here.

Senator Macdonald (Cape Breton): I see the minister is prepared to wait until January of next year to proclaim section 4 of this bill. Do you think that gives enough time?

Mr. Hall: Not now, sir. When he made that statement it was March 12; we are almost to June. I would hope that in view of the delay of the passage of the bill that he would postpone implementation.

Senator Macdonald (Cape Breton): Make it a year, anyway.

Mr. Hall: Make it a year, yes, sir.

Senator Macdonald (Cape Breton): I take it, then, on the whole you like the idea that subclause 2 of clause 4 has been somewhat improved by taking away some of the open-endedness of it, but you still think there is too much open-endedness.

Mr. Hall: Yes I do, sir; yes.

Le sénateur Asselin: Combien en coûte-t-il à un navire commercial pour naviguer sur le fleuve St-Laurent de l'est à l'ouest. Est-ce qu'il paie un montant à quelqu'un?

Mr. Hall: I am sorry, senator, I missed the first part of your question. Would you mind repeating it?

Le sénateur Asselin: Combien en coûte-t-il à un navire qui navigue sur le fleuve St-Laurent de l'ouest à l'est ou vice-versa pour transporter sa marchandise sur le fleuve. Combien est-ce que cela lui coûte? Quels droits doit-il payer?

Mr. Hall: I presume you are referring to government charges.

Senator Asselin: The charges now in place.

Mr. Hall: There are tolls on the cargo and tolls on the ship. Apart from that we have port charges that, again, are mandated by government through Canadian ports, through ports under Harbours' Directorate of Transport Canada for smaller

[*Traduction*]

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Si l'on en juge d'après la Commission canadienne du blé, il n'en coûte rien au gouvernement.

Le sénateur Thériault: Il lui envoie simplement des chèques qui s'élèvent à des millions de dollars.

M. Hall: J'espère ne pas vous avoir mal compris.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): J'espère que vous en savez plus sur les pommes de terre que sur le blé.

M. Hall: Avez vous laissé entendre que j'étais en faveur du recouvrement des coûts? J'ai dit que j'étais pour une forme de recouvrement des coûts, car je pense pas qu'il y ait quoi que ce soit de gratuit.

Le sénateur Thériault: Je pense que nous sommes tous disposés à payer ce que nous pouvons et ce que peut supporter le trafic.

M. Hall: Exactement. Si je peux me permettre de revenir aux cultivateurs de pommes de terre ou aux pêcheurs, il y a certains facteurs qui, à cause de la configuration du Canada, nécessitent une aide du gouvernement. VIA Rail en est un exemple. J'ai l'impression qu'il en est de même dans le cas qui nous occupe.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je vois que le ministre est disposé à attendre jusqu'en janvier prochain la promulgation de l'article 4 du projet de loi. Pensez-vous que cela vous donne suffisamment de temps?

M. Hall: Plus maintenant, monsieur. Lorsqu'il a fait sa déclaration, c'était le 12 mars, et nous sommes presque au mois de juin. Comme on a tardé à adopter le projet de loi, j'espère qu'il en diffèrera l'application.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Disons d'un an, de toutes façons.

M. Hall: Dans un an, oui, monsieur.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Dans l'ensemble, donc, je crois comprendre que vous estimez qu'on a quelque peu amélioré le paragraphe 4(2) en en limitant la portée, mais vous pensez toujours qu'il n'est pas assez limité.

M. Hall: Oui, c'est juste, monsieur.

Senator Asselin: How much does it cost a commercial vessel to navigate the St Lawrence from east to west. Would she have to pay something to somebody?

M. Hall: Excusez-moi, sénateur, la première partie de votre question m'a échappé. Pourriez-vous répéter?

Senator Asselin: What does it cost a vessel to transport merchandise the length of the St. Lawrence from east to west or vice versa? What charges would she have to pay?

M. Hall: Je présume que vous faites référence aux droits exigés par le gouvernement.

Le sénateur Asselin: Les droits actuels.

M. Hall: Des péages sont imposés sur la cargaison et sur le navire. Il y a aussi des droits d'accès au port imposés par le gouvernement dans les ports canadiens, les ports qui relèvent de la direction des ports du ministère des Transports pour les

[*Text*]

ports and then there are various ports commissions. I believe there is some other body which represents the ports commission. Pilotage is also a government charge.

Senator Asselin: Is pilotage different from government fees?

Mr. Hall: It is an extra charge. Now that you have opened up that subject, I should like to mention that it is an area that bothers us very much because it is an example of unneeded cost and if we could get rid of that we would have $10 million in hand that we would gladly donate.

Senator Asselin: You should talk to the parliamentarians.

Mr. Hall: We have.

It would be next to impossible to give you a definite figure since it all depends on the trade. If you are moving grain all the way from Thunder Bay to Baie Comeau you will have to pay the various port charges, the tolls, the Welland Canal lockage fees and pilotage fees. Those are all government charges.

There are also hidden government charges involved in the operation of a fleet. For example, the taxes on fuel is a major item. Many factors come into play.

Le sénateur Asselin: Ceux qui utilisent une route terrestre doivent payer des droits de transport. Quand j'utilise mon automobile, je dois payer pour mon certificat d'immatriculation et mon permis de conduire. Je paie des droits de transport. Certaines personnes utilisent leur automobile seulement le dimanche et ils paieront le même montant que celui qui utilisera la route à tous les jours.

Il ne s'agit pas de pénaliser l'industrie en général pour dire que l'on créera une taxe générale pour tout le transport maritime, sans faire de sélection.

Mr. Hall: That is a subject we could discuss all evening.

Senator Asselin: I am not familiar with the subject, and that is why I am asking these questions.

Mr. Hall: I think we have to separate pleasure use of routes from commercial use of the trucking route and the railway route. As far as I am aware, the railways are not paying anything right now since they have their own track. On the other hand, the Seaway is owned by the government so we have to pay for it. That is a charge the railways do not have to pay. I must say, however, that I know very little about the trucking industry. I do know that when it comes to railways, our biggest fear is that they are heading in the opposite direction. Charges, more and more, are being imposed on the marine trade whether it be on the St. Lawrence Seaway or on the east or west coasts. There are more user-pay costs for the marine trade. On the other hand, the railways seem to be receiving more and more money under the Western Grain Transportation Act. As I said earlier to Senator Steuart that is not related to costs.

[*Traduction*]

ports de moindre importance et il y a diverses commissions portuaires. Je présume qu'il y a un autre organisme qui représente la commission des ports. Le gouvernement impose également un droit pour le pilotage.

Le sénateur Asselin: Le pilotage est-il différent des droits imposés par le gouvernement?

M. Hall: Il s'agit d'un droit supplémentaire. Maintenant que vous abordez la question, je tiens à dire qu'elle nous préoccupe beaucoup parce qu'il s'agit d'un coût superflu et si nous pouvions nous en libérer, nous disposerions de 10 millions de dollars qu'il nous aurions plaisir à donner.

Le sénateur Asselin: Vous devriez en parler aux parlementaires.

M. Hall: Nous l'avons fait.

Il serait à peu près impossible de vous donner des chiffres précis puisque tout dépend des échanges commerciaux. Pour le transport du grain de Thunder Bay à Baie Comeau par exemple, il faut acquitter tous les droits de port, les péages, les droits d'écluse au canal Welland et les droits de pilotage. Ce sont des droits imposés par le gouvernement.

L'exploitation d'une flotte comporte également des frais publics non apparents. Par exemple, les taxes sur le combustible représentent un élément majeur. De nombreux facteurs entrent en jeu.

Senator Asselin: People who travel by land have to pay tolls and other charges. When I use my car I have to pay for my licence plates and my driver's licence. I pay transportation charges. Sunday drivers have to pay the same amounts as people who drive every day.

Just because a general tax has been suggested on all marine traffic without distinction doesn't mean the industry in general is being penalized.

M. Hall: Nous pourrions en discuter toute la soirée.

Le sénateur Asselin: Je ne connais pas bien le sujet; c'est pourquoi je pose ces questions.

M. Hall: Je pense qu'il faut faire la distinction entre l'utilisation des routes à des fins de loisirs et l'utilisation des routes à des fins commerciales comme le transport par camion et par chemin de fer. Autant que je sache, les compagnies ferroviaires ne payent aucun droit à l'heure actuelle puisqu'elles ont leurs propres voies ferrées. Par contre, étant donné que la Voie maritime appartient au gouvernement, nous devons payer pour l'utiliser. Les chemins de fer n'ont rien à payer. Je dois cependant avouer que je ne suis pas très renseigné au sujet de l'industrie du camionnage. En ce qui concerne les chemins de fer, notre plus grande préoccupation tient au fait qu'ils vont de plus en plus dans la direction opposée. En effet, on impose de plus en plus de frais au commerce maritime, que ce soit sur la Voie maritime du Saint-Laurent ou sur la côte est ou la côte ouest. Il y a davantage de coûts d'utilisation dans la marine marchande. Par contre, les chemins de fer reçoivent apparemment de plus en plus d'argent aux termes de la Loi sur le trans-

[*Text*]

I would like to know what it really costs to move a tonne of grain from Scott, Saskatchewan to Prince Rupert or Vancouver taking into consideration, of course, the money going into double tracking, tunneling and the cost of going over the Rockies. Going over the Rockies involves more fuel and more maintenance. Those costs are not being accounted for. If that is the case, I suggest that it is not fair to say the Seaway is too expensive.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I do not disagree.

Senator Macdonald (Cape Breton): Does CN Marine have to pay pilotage fees?

Mr. Hall: No, ferry companies are not subject to pilotage fees.

The Acting Chairman: Most of the questions I was going to ask have already been asked. How many employees does your association represent across Canada?

Mr. Hall: We are down now to 140 ships with 25 men per ship, full crew, on average. That works out to four or five thousand employees. That is down from about 10,000. I am not including ferry operations because that is quite different in that they have a much larger crew and they have much different routines.

We used to represent about 7,000 seamen in the Great Lakes.

Of course, you have to allow for the fact that these men do not work seven days a week for nine months of the year; they do get time off.

In the past, we have used a rule of thumb which would suggest that for every job on a ship, approximately five shore jobs are created. That would include the overhead in the companies, the shipyards, the suppliers, and all of these people who rely on those ships moving. If those ships did not move none of those people would be required.

It is a fairly significant number but the trouble is we are too widely spread, politically.

The Acting Chairman: Thank you very much, Mr. Hall. Your organization, indeed, represents a large segment of the Canadian economy.

Senator Turner: You said, Mr. Hall, that you were opposed to open-ended charges. As a former employee of the CNR, I would agree with you. Before the Seaway was built, I attended a lot of meetings where we were told that the Seaway would be the greatest thing since sliced bread in terms of what it was going to do for winter employment on the railroads and what it was going to do for the workers in the marine industry. However, overnight, once the Seaway opened, we lost about 200 crews across the Great Lake region. At meetings I attended we attempted to have these promises put in writing, but no one would do so.

[*Traduction*]

port du grain de l'Ouest. Comme je l'ai dit plus tôt au sénateur Steuart, cela ne tient pas aux frais.

J'aimerais savoir ce qu'il en coûte vraiment pour transporter une tonne de grain de Scott (Saskatchewan) à Prince Rupert ou à Vancouver en tenant évidemment compte des coûts inhérents au dédoublement des voies, au perçage de tunnels et au passage des Rocheuses qui exige davantage de combustible et plus d'entretien. On tient pas compte de ces coûts. Si c'est le cas, il ne me semble pas juste de dire qu'il en coûte trop cher d'emprunter les eaux de la Voie Maritime.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Vous n'avez pas tort.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Est-ce que les services maritimes du CN doivent payer des droits de pilotage?

M. Hall: Non, il n'y a pas de droits de pilotage dans le cas des compagnies de traversiers.

Le président suppléant: On a déjà répondu à la plupart des questions que je voulais poser. Combien d'employés votre association représente-t-elle au Canada?

M. Hall: Nous ne représentons maintenant que 140 navires dont les équipages complets comptent en moyenne 25 hommes. Cela représente entre quatre et cinq mille employés alors qu'il y en a déjà eu 10 000. Je n'inclus pas les services de traversier car il s'agit d'un domaine très différent dans la mesure où les équipages sont bien plus nombreux et les tâches différentes.

Nous représentions autrefois 7 000 marins dans les Grands Lacs.

Évidemment, il faut tenir compte du fait que ces hommes ne travaillent pas sept jours par semaine, neuf mois par an; ils ont des périodes de repas.

Autrefois, nous estimions, selon une méthode empirique, que pour chaque emploi créé sur un navire, environ cinq autre emplois étaient créés à terre, compte tenu des frais généraux des compagnies, des chantiers maritimes, des fournisseurs et de tout le personnel dont le travail est lié au transport par bateau. Sans ces navires, on n'aurait pas besoin de tous ces gens.

C'est un chiffre assez important, mais le problème c'est que nous sommes trop dispersés sur le plan politique.

Le président suppléant: Merci beaucoup, monsieur Hall. Votre organisation représente évidemment un secteur important de l'économie canadienne.

Le sénateur Turner: Vous avez dit, monsieur Hall, que vous êtes contre l'imposition de frais non limitatifs. En tant qu'ancien employé du Canadien National, je suis d'accord avec vous. Avant que la Voie maritime ne soit construite, j'ai assisté à de nombreuses réunions où on nous a dit que ce serait la plus grande réalisation depuis l'invention du pain en tranche compte tenu de ce qu'il en découlerait en termes d'emplois d'hiver sur les chemins de fer et dans l'industrie maritime. Or, du jour au lendemain, une fois la Voie maritime ouverte, nous avons perdu 200 équipages dans la région des Grands Lacs. Au cour des réunions auxquelles j'ai participé, nous avons tenté d'obtenir que ces promesses soient mises par écrit, mais personne n'a voulu le faire.

[*Text*]

Mr. Hall, you should stick to your guns because there is no one you can trust in this business; they are all out to take advantage of the employees.

Mr. Hall: Thank you very much, sir, I will.

The Acting Chairman: Thank you very much, Mr. Hall.

Our next witnesses are from the Canadian Harbour Commission Ports. The representatives are Mr. Ray Lunn, Chairman of the Oshawa Harbour Commission; Mr. Gingell, Chairman of the Fraser River Harbour Commission; and Mr. J.H. Simpson, Vice-Chairman of the Port of Thunder Bay Harbour Commission.

Who will be the initial speaker? Do you have a presentation to make, Mr. Lunn?

Mr. Ray Lunn, Chairman, Oshawa Harbour Commission: Yes, Mr. Chairman.

Honourable senators, I am Ray Lunn, Chairman of the Oshawa Harbour Commission, representing the chairmen of the nine commission ports in Canada. With me are two gentlemen. Mr. Fred Gingell, seated to my right, is the Chairman of the Fraser River Harbour Commission. Seated to my left is Mr. Jim Simpson, Vice-Chairman of the Thunder Bay Harbour Commission.

My remarks will be directed at new clause 4 of Bill C-75, which will provide authority for the coastguard to recover costs of vital services such as dredging and aids to navigation, ice-breaking, vessel traffic and escorting services.

Briefly, for those senators who may not be familiar with commission ports, I would first like to take a few moments to explain this system. There are nine ports operating as commissions in Canada; on the west coast there are four: the Nanaimo Harbour Commission, Port Alberni Harbour Commission, Fraser River Harbour Commission and North Fraser Harbour Commission. In the Great Lakes there are five such bodies: Thunder Bay Harbour Commission, Windsor Harbour Commission, Hamilton Harbour Commission, Toronto Harbour Commission and the Oshawa Harbour Commission.

Seven of the commission ports operate under the Harbour Commissions Act of 1964, while the Toronto and Hamilton harbour commissions operate under acts established in 1911 and 1912 respectively.

Commission ports are administered by representatives appointed by the federal government and the local municipalities, the number varying with the size of the port. Together, these nine ports handle just over 20 per cent of the total cargo movements through the Canadian port system.

The commission ports of Canada are supportive of the government's commitment to cost recovery and restraint. However, as stated in my letter of December 2, 1985, to the legislative committee examining Bill C-75, we had great concerns about the open-ended legislation as proposed in clause 4 relative to Canadian ports. A copy of that letter is attached to my written presentation to you.

[*Traduction*]

Monsieur Hall, vous devriez demeurer sur vos gardes car vous ne pouvez faire confiance à personne dans cette industrie; s'ils peuvent profiter des employés, ils le font.

M. Hall: Je vous remercie beaucoup, monsieur, je ferai comme vous dites.

Le président suppléant: Merci beaucoup, monsieur Hall.

Nos prochains témoins sont des représentants exploités par la Commission canadienne des ports. Il s'agit de M. Ray Lunn, président de la Commission de port d'Oshawa; M. Gingell, président de la Commission de port de la rivière Fraser, et M. J. H. Simpson, vice-président de la Commission de port de Thunder Bay.

Qui prendra la parole le premier? Avez-vous un mémoire à présenter, monsieur Lunn?

M. Ray Lunn, président, Commission de port d'Oshawa: Oui, monsieur le président.

Honorables sénateurs, je m'appelle Ray Lunn, président de la Commission de port d'Oshawa, et je représente les présidents de neuf commissions de ports au Canada. Je suis accompagné de deux collègues. A ma droite, M. Fred Gingell, président de la Commission de port de la rivière Fraser. A ma gauche, M. Jim Simpson, vice-président de la Commission de port de Thunder Bay.

Mes observations portent sur le nouvel article 4 du projet de loi C-75, qui autorise la Garde côtière à récupérer les coûts de services essentiels comme le dragage et les aides à la navigation, les opérations de brise-glace et l'assistance maritime.

J'aimerais d'abord prendre un instant pour expliquer aux sénateurs qui ne connaissent pas bien les commissions de port, comment fonctionne le système. Il y a neuf ports qui ont le statut de commission au Canada; on en compte quatre sur la côte ouest: la Commission de port de Nanaïmo, la Commission de port de Port Alberni, la Commission de port de la rivière Fraser et la Commission de port de Fraser-Nord. Les Grands Lacs en comptent cinq: la Commission de port de Thunder Bay, la Commission de port de Windsor, la Commission de port de Hamilton, la Commission de port de Toronto et la Commission de port d'Oshawa.

Sept des commissions de port sont régies par la Loi de 1964 sur les Commissions de port, et les Commissions de port de Toronto et de Hamilton sont régies par des lois établies respectivement en 1911 et 1912.

Les commissions de port sont administrées par des représentants nommés par le gouvernement fédéral et les municipalités, leur nombre variant selon l'importance du port. Ensemble, les neuf ports assurent 20 p. 100 du transport total des marchandises dans le système portuaire canadien.

Les commissions de port du Canada appuient le projet gouvernemental concernant le recouvrement des coûts et les limites qui y sont imposées. Toutefois, comme je l'écris dans ma lettre du 2 décembre 1985 au Comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-75, nous sommes très préoccupés par le caractère illimité des mesures prévues à l'article 4 à l'endroit des ports canadiens. J'ai joint une copie de cette lettre à mon exposé.

[*Text*]

We were greatly pleased, therefore, to learn that the Minister of Transport has since stated his intention to delay cost recovery until January 1, 1988, and to limit it to an amount of $20 million a year for a period of not less than three years. We were equally encouraged by the fact that the minister intends to involve us in a consultative process to implement the proposed changes and that he will permit a 90-day notice period before the introduction of new regulations, with an appeal mechanism to allow potential problems to be brought to the minister's attention.

We particularly compliment the minister on his formation of a committee to make a detailed study of the St. Lawrence Seaway system, and his invitation to us to make representations to this committee. To our knowledge, this is the first time the government has established what appears to be a comprehensive review of the Seaway system since its construction.

Having said that, I feel that I must reiterate our concerns about clause 4 of the proposed legislation. We respect the minister's intentions to soften the immediate impact of such legislation, but the fact remains that should the legislation be passed as it stands, future ministers and future administrations could apply the letter of the law with devastating results for the Canadian port system.

Two aspects of clause 4 are of particular concern to the commission ports. Those on the west coast take issue with the intended cost recovery for dredging, while the Great Lakes ports—in particular, Thunder Bay and those in the St. Lawrence—have the added concern of ice-breaking costs.

Fred Gingell, Chairman of the Fraser River Harbour Commission, will respond to any questions concerning the four commission ports in British Columbia, and Jim Simpson, Vice-Chairman of the Thunder Bay Harbour Commission, will answer questions regarding upper Great Lakes concerns and ice-breaking in particular.

As Chairman of the Oshawa Harbour Commission, I would like to give an example of what the cost of dredging would do to the port of Oshawa if in fact we had to bear the entire cost, very suddenly, as the legislation would allow the coastguard to insist upon. The minimum amount of dredging at the Port of Oshawa is approximately $200,000 per year. With a profit of $202,525 for the year ended 1985, it is obvious that dredging alone would absorb virtually all of our profit, not to mention aids to navigation and the other items in the legislation. Full implementation of the proposed legislation would have the potential of seriously constraining the port's profit-making capability. While we are the smallest port in the Great Lakes, this reality reflects on a ratio basis on all the other commission ports as well.

We are seriously concerned over the fact that while transportation rates in general are falling as a result of deregulation, the St. Lawrence Seaway costs in such areas as tolls and pilotage fees are rising at an alarming rate. If the government carries through with its intention of recovery of the cost of coastguard servicces on top of existing charges, it has been pre-

[*Traduction*]

Nous avons appris avec plaisir que le ministre des Transports avait indiqué depuis son intention de reporter le recouvrement des coûts au 1er janvier 1988 et de le limiter à 20 millions de dollars par an pendant au moins trois ans. Nous trouvons également encourageant qu'il ait l'intention de nous faire participer à un processus consultatif concernant l'application des changements proposés, qu'il veuille faire précéder l'entrée en vigueur du nouveau règlement d'un préavis de 90 jours en prévoyant un mécanisme d'appel qui permettra de porter d'éventuels problèmes à son attention.

Nous tenons en particulier à féliciter le ministre pour avoir créé un comité chargé d'effectuer une étude détaillée du système de la Voie maritime du Saint-Laurent et de nous avoir invités à présenter des mémoires à ce comité. A notre connaissance, c'est la première fois que le gouvernement procède à une étude globale de la Voie maritime depuis sa construction.

Cela dit, je tiens à rappeler nos préoccupations au sujet de l'article 4 du projet de loi. Nous respectons l'intention du ministre qui cherche à atténuer l'impact immédiat de ce projet de loi, mais il n'en demeure pas moins que s'il est adopté sous sa forme actuelle, les ministres et les pouvoirs publics pourraient vouloir par la suite appliquer la loi à la lettre, ce qui aurait des résultats désastreux sur le système portuaire canadien.

Deux aspects de l'article 4 inquiètent particulièrement les commissions de port. Les commissions de la côte ouest s'inquiètent du recouvrement des coûts de dragage tandis que les ports des Grands Lacs, en particulier Thunder Bay et ceux du Saint-Laurent, sont préoccupés par le récupération des coûts des opérations de brise-glace.

M. Fred Gingell, président de la Commission de port de la rivière Fraser, répondra à toutes vos questions concernant les quatre commissions de port de la Colombie-Britannique et M. Jim Simpson, vice-président de la Commission de port de Thunder Bay, répondra à vos questions concernant les préoccupations des commissions de port des Grands Lacs, en particulier en ce qui concerne les opérations de brise-glace.

En tant que président de la Commission de port d'Oshawa, j'aimerais donner un exemple de ce que le dragage coûterait au port d'Oshawa si la Garde côtière devait subitement, comme le projet de loi l'autorise à le faire, en exiger le remboursement total. Les opérations de dragage coûtent au minimum environ 200 000 $ par an au port d'Oshawa. Les profits réalisés en 1985 étant de 202 525 $, le seul coût de ces travaux les engloutirait entièrement, sans parler du coût des aides à la navigation et autres activités prévues dans le projet de loi. L'application intégrale de ce dernier risquerait de compromettre gravement la rentabilité du port. Bien qu'Oshawa soit le plus petit port des Grands Lacs, l'application des mesures prévues dans le projet de loi aurait proportionnellement les mêmes effets sur les autres ports.

Nous nous préoccupons beaucoup du fait que, bien que les taux de transport en général diminuent par suite de la déréglementation, les coûts de transport sur la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment les péages et les droits de pilotage, augmentent à un rythme inquiétant. Si le gouvernement donne suite à son intention de permettre à la garde côtière de couvrir

[*Text*]

dicted by one influential port user that the St. Lawrence Seaway cannot survive as a viable mode of transportation.

We feel, however, that with proper consultation and planning, we could be in a position to greatly assist—and I want to emphasize tht we want to assist—the government in its cost recovery efforts.

I would like to point out as well that cost recovery is also being discussed in the United States. It is important to avoid having two separate systems with different guidelines and options for attracting cargo. A co-ordinated effort with the government of the United States will ensure that Canadian ports are not penalized by an earlier implementation of such a policy before our competitors.

Cargo owners have no national loyalty and they will use the port offering the most favourable rates. For cargoes travelling vast distances it makes little difference to them if their final destinations differ by as much as a hundred miles. This is a particular concern for Canadian ports competing with American ports that in many cases are far less than that distance apart. At a time when port users are faced with rising costs in many areas, the option of the port authorities to pass additional charges on does not exist if we are to avoid losing cargo to the United States.

One note of encouragement is the announcement recently by Ports Canada of a five part national study covering all elements of transportation services moving North American goods to and from overseas. The study is designed to meet the challenge of U.S. competition. A recent issue of *Canadian Sailings* details this study, and I have provided honourable senators with a copy of this article.

In closing, I would point out that the nine commission ports of Canada contribute greatly to the economy of our countrty. As their representative, I reiterate our support for the government's efforts in the area of cost recovery, but also our concern for the continued viability of our ports. We respectfully request the continuation of consultation with all parties concerned and specifically with the individual commission ports, so that our ability to remain competitive will be taken into serious consideration before any irrevocable and damaging decisions are made. Thank you.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Lunn. Do other of the witnesses wish to add anything further? Are they prepared to respond to questions, as was indicated by Mr. Lunn?

Mr. Lunn: I believe we would be open for questions.

The Acting Chairman: Honourable senators, the meeting is now open for questions.

Senator Turner: Mr. Lunn, what kind of arrangements do you have at the present time with the Canadian Coast Guard so far as sounding and dredging is concerned?

[*Traduction*]

les frais des services qu'elle fournit, en plus des droits existants, il a été prédit par un important utilisateur portuaire que la Voie maritime du Saint-Laurent ne survivrait pas en tant que voie de transport.

Nous estimons cependant que s'il y a consultation et planification, nous serions en mesure d'aider considérablement le gouvernement dans ses efforts de recouvrement des coûts, et je souligne que c'est ce que nous voulons.

Je voudrais également souligner que les États-Unis examinent aussi cette question. Il importe d'éviter qu'il y ait deux systèmes différents dotés de lignes directrices et d'options distinctes en vue d'attirer le trafic maritime. Des efforts concertés avec le gouvernement des États-Unis permettraient que les ports canadiens ne soient pas pénalisés par l'application de cette politique avant nos concurrents.

Les propriétaires de cargaisons n'ont de loyauté envers aucun pays en particulier et ils utilisent les ports dont les droits sont les plus favorables. Dans le cas des cargaisons qui franchissent de longues distances, il n'y a pas grande différence à aller cent milles plus loin. Mais il s'agit d'un problème important pour les ports canadiens qui sont en concurrence avec des ports américains situés bien souvent bien moins loin. Maintenant que les usagers des ports font face à une augmentation de coûts dans de nombreux domaines, si les autorités portuaires leur transfèrent des frais supplémentaires, le Canada ne pourra pas empêcher les armateurs d'aller décharger leurs navires dans les ports américains.

Récemment, Ports Canada nous a un peu encouragés en annonçant une étude nationale en cinq volets de tous les éléments du transport des marchandises entre l'Amérique du Nord et l'étranger. L'étude a pour objet de nous aider à résister à la concurrence des États-Unis. Elle est décrite en détails dans un numéro récent de «Canadian Sailings» dont j'ai fourni une copie aux honorables sénateurs.

En terminant, je tiens à souligner que les neuf ports du Canada qui relèvent de la Commission contribuent grandement à l'économie de notre pays. En tant que leur représentant, je répète que nous appuyons le gouvernement dans ses efforts de recouvrement des coûts, que nous craignons leurs effets sur la rentabilité de nos ports. Nous lui demandons respectueusement de continuer de consulter toutes les parties concernées et surtout chacun des ports qui relèvent de la Commission, afin qu'avant de prendre des décisions irrévocables, il étudie sérieusement l'effet qu'elles auront sur notre aptitude à demeurer concurrentiels. Je vous remercie.

Le président suppléant: Je vous remercie, monsieur Lunn. D'autres témoins souhaitent-ils ajouter quelque chose? Les témoins sont-ils prêts à répondre aux questions, comme M. Lunn l'a dit?

M. Lunn: Nous sommes prêts à répondre aux questions.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, la période des questions est commencée.

Le sénateur Turner: Monsieur Lunn, que prévoit l'entente que vous avez actuellement avec la Garde côtière canadienne au sujet du sondage et du dragage?

[*Text*]

Mr. Lunn: I am sorry, senator, I missed your first couple of words.

Senator Turner: What arrangement do you have now with the Canadian Coast Guard regarding sounding and dredging? What arrangements do you have?

Mr. Lunn: Right at the moment we have no specific arrangements with Coast Guard. We are working on an agreement with Coast Guard for Coast Guard to do our dredging, but we have not finalized that agreement.

Senator Turner: Does clause 4 have any impact on any former or future arrangements with the Canadian Coast Guard?

Mr. Lunn: It could very well have an impact on future arrangements. I believe that Mr. Gingell would also like to respond to that.

Mr. Fred Gingell, Chairman, Fraser River Harbour Commission: Mr. Chairman, in the past there has been a fairly loose arrangement that looked after the division of costs. The dredging was, in fact, the responsibility of Public Works. There were basically no problems. What has happened is that on the west coast, in the Fraser River, there has been a complete mapping and designation of the channels. The Department of Transport will remain responsible for 100 per cent of the cost of dredging main channels, with the cost of dredging approach channels, berths and other secondary channels being borne by the users.

So at this moment in time, in 1986, the Fraser River Harbour Commission will be bearing costs of dredging to our port facilities on the secondary and approach channels only. We are going to bear these costs in 1986 and in future years that we have not had to bear before. The cost recovery will then deal with 100 per cent of the main channel dredging costs which Coast Guard will be paying for 100 per cent. Through the cost recovery process they would be recovering some of those costs. So users in some form or another are, in fact, going to be paying substantially greater contributions toward dredging costs in the future.

Senator Turner: Mr. Lunn, a 90-day notice period will be permitted before the introduction of new regulations, and you stated that it was too short. How long should the period be?

Mr. Lunn: We would suggest that the period should be—

Senator Turner: Six months? You could live with a six-month period?

Mr. Lunn: I believe we could, yes.

Mr. Gingell: Mr. Chairman, I have another comment. The real problem is that right now we do not know how these costs are going to be recovered. The users of all these various services that are supplied by Coast Guard range through all of the various marine traffic that Mr. Hall mentioned. There are fishermen, pleasure boats, ferries, cargoes, international shipping and coastal shipping. We really have problems in understanding how a system can be devised that will charge to each one of them a fair share. In the Straits of Juan de Fuca and in

[*Traduction*]

M. Lunn: Excusez-moi, sénateur, j'ai mal compris le début de votre question.

Le sénateur Turner: Que prévoit actuellement votre entente avec la Garde côtière canadienne à l'égard du sondage et du dragage?

M. Lunn: A l'heure actuelle, nous n'avons aucune entente avec la Garde côtière. Nous essayons d'en conclure une en vertu de laquelle la Garde côtière se chargerait du dragage dans nos ports, mais elle n'est pas encore conclue.

Le sénateur Turner: L'article 4 du projet de loi a-t-il des répercussions sur des ententes quelconques, anciennes ou à venir, avec la Garde côtière canadienne?

M. Lunn: Il pourrait très bien en avoir sur les ententes à venir. Je crois que M. Gingell a quelque chose à dire à ce sujet.

M. Fred Gingell, président de la Commission du port du fleuve Fraser: Monsieur le président, par le passé, nous avons eu une entente assez souple avec la Garde côtière au sujet du partage des coûts. Le dragage incombait en fait au ministère des Travaux publics. En général, cela ne posait aucun problème. Ce qui est arrivé, c'est que sur la côte ouest, sur le fleuve Fraser, des cartes des canaux ont été établies et les canaux ont été désignés. Le ministère des Transports devra donc continuer d'assumer la totalité des frais de dragage des canaux principaux, tandis que ceux des canaux d'approche, des quais et des autres canaux secondaires incomberont aux usagers.

En 1986, la Commission du port du fleuve Fraser assumera donc le coût du dragage de nos installations portuaires sur les canaux secondaires et les canaux d'approche seulement, ce qui signifie que nous allons donc devoir prendre en charge cette année et par la suite des coûts supplémentaires inédits. Le recouvrement des coûts portera donc sur la totalité des frais de dragage du canal principal qui incombera entièrement à la Garde côtière. Le ministère recouvrera donc une partie de ces coûts. Ainsi, d'une façon ou d'une autre, les usagers vont en fait assumer une partie beaucoup plus importante des frais de dragage.

Le sénateur Turner: Monsieur Lunn, le projet de loi prévoit qu'un avis sera donné 90 jours avant la présentation de nouveaux règlements, et vous avez déclaré que cette période était trop courte. De combien devrait-elle être?

M. Lunn: Nous croyons que la période devrait être de . . .

Le sénateur Turner: Six mois? Une période de six mois ferait-elle votre affaire?

M. Lunn: Je crois que oui.

M. Gingell: Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose. Le véritable problème, c'est qu'à l'heure actuelle, nous ne savons pas comment ces coûts seront recouvrés. Les usagers des services assurés par la Garde côtière regroupent tous les transporteurs maritimes dont M. Hall a parlé. Il y a des bateaux de pêche, des embarcations de plaisance, des traversiers, des cargos, des navires transocéaniques et des caboteurs. Nous avons beaucoup de mal à imaginer un système qui permettrait d'attribuer à chacun sa juste part des coûts. Dans

[*Text*]

the Fraser River, where a lot of the costs by the Coast Guard are incurred during the summer months, those waters are filled with U.S. registered pleasure craft. I do not know whether we will have a toll gate, or something, but we can foresee all kinds of difficulties; and until we know how the government intends to levy these charges, we are really quite worried about them.

Senator Macdonald (Cape Breton): Do you have any association with the Harbour Commissioners of Halifax, Saint John and St. John's?

Mr. Gingell: No, we don't. We are all members of the Canadian Association of Ports and Harbours, but they are under the Canada Ports Corporation. Mr. Chairman, I have one further comment that I should like to make, if I may.

The Acting Chairman: Please continue.

Mr. Gingell: The main concern of the ports on the west coast is our competitive position with the U.S. ports right across the border—the Ports of Seattle, Bellingham and Tacoma.

Senator Asselin: How far from Canada are those ports?

Mr. Gingell: It is approximately 120 miles from the City of Vancouver to the City of Seattle. Tacoma would be another 40 miles south, and Bellingham would be 80 miles closer.

Senator Asselin: Is that taken into account by the owners of the vessels—to go far away?

Mr. Gingell: No, that is no problem. It is just as easy for the liner service and the vessels to call at the Port of Seattle and the Port of Bellingham as it is for them to call at the Port of Vancouver; and, of course, those specific ports have got marketing men out there trying to get that business.

There are many factors that cause the Canadian ports to operate at a disadvantage. I am sure you have all heard of the container clause problem. The financial upsets, the bankruptcies and the reorganizations in the U.S. railway companies and the Staggers Act have encouraged the U.S. railways to become more efficient and more economical. They naturally feed into the U.S. port system. U.S. ports, in many case, by means of their legislation, are entitled to levy municipal taxes on all of the property within their county. The Canada Ports Corporation, rather than collecting taxes, is required to pay taxes. So the U.S. has greater financial resources than we have. Regarding the U.S. government, they have commenced the organization and have passed the necessary legislation for the creation of duty-free trade zones; and there is in fact a trade zone being organized by the Port of Bellingham right now on the U.S.-Canada border.

The U.S. is talking about user pay as well. I am not exactly sure where their legislative process is, but the last word I heard was that they were planning their cost recovery mechanism based on an *ad valorem* tax on all cargoes. Now, how the U.S. does its cost recovery processes and how we in Canada do ours will have a dramatic effect on the way goods move in the

[*Traduction*]

le Détroit de Juan de Fuca et sur le fleuve Fraser, où la Garde côtière dépensera beaucoup pendant les mois d'été, on retrouve une foule d'embarcations de plaisance immatriculées aux États-Unis. J'ignore s'il faudra installer un poste de péage ou quelque chose du genre, mais nous pouvons déjà prévoir toutes sortes de difficultés, et tant que nous ne saurons pas comment le gouvernement a l'intention de s'y prendre, la situation continuera de nous préoccuper beaucoup.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Êtes-vous associés aux commissions des ports de Halifax, Saint-Jean et St. John's?

M. Gingell: Non. Nous sommes tous membres de l'Association des ports et havres du Canada tandis qu'eux relèvent de la Société canadienne des ports. Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose, si vous me le permettez.

Le président suppléant: Je vous en prie.

M. Gingell: La principale préoccupation des ports de la côte ouest est la concurrence que leur font les ports américains situés juste sous la frontière, c'est-à-dire ceux de Seattle, de Bellingham et de Tacoma.

Le sénateur Asselin: A quelles distances sont-ils du Canada?

M. Gingell: Seattle est à environ 120 milles de Vancouver. Tacoma est 40 milles plus au sud, mais Bellingham est 80 milles plus près.

Le sénateur Asselin: La distance joue-t-elle pour les armateurs de longs courriers?

M. Gingell: Non, cela ne pose aucun problème. Les paquebots et autres navires peuvent aller au port de Seattle ou au port de Bellingham aussi facilement qu'à celui de Vancouver, et bien entendu, ces ports ont des spécialistes du marketing qui recherchent leur clientèle.

De nombreux facteurs font que les ports canadiens sont désavantagés. Je suis certain que vous avez tous entendu parler du problème que cause l'article sur les conteneurs. Les problèmes financiers, les faillites et les réorganisations qu'ont subi les compagnies ferroviaires américaines, sans oublier la Staggers Act, les ont encouragées à rationaliser leurs opérations et à les rendre plus économiques. Évidemment, les trains américains apportent les marchandises aux ports américains. Les lois américaines permettent à de nombreux ports de lever des impôts fonciers municipaux à l'intérieur de leurs comtés respectifs. Au lieu de lever des impôts, la Société canadienne des ports est obligée d'en payer. Par conséquent, les ports américains ont des ressources financières plus considérables que les nôtres. Quant au gouvernement américain, il a commencé les travaux d'organisation et a adopté les lois nécessaires à la création de zones de commerce en franchise de droits; en fait, à l'heure actuelle, le port de Bellingham s'efforce d'établir une zone de ce genre juste sur la frontière entre les États-Unis et le Canada.

Les États-Unis songent également à imposer des droits aux usagers. J'ignore où ils en sont sur le plan législatif, mais aux dernières nouvelles, il semble qu'ils aient l'intention de recouvrer leurs coûts en frappant toutes les marchandises d'une taxe sur la valeur. Ce qu'il importe de voir, c'est que la façon dont les États-Unis et le Canada recouvreront leurs coûts aura une

[*Text*]

future. It was one of the major points that Mr. Lunn made in that presentation. But I would like to emphasize that if we move first it will put us at a disadvantage. We would be much better to let the Americans move first, to evaluate properly the effect their actions will have on the movement of these cargoes, and then set up our own cost recovery method in a manner that will encourage the use of Canadian ports and the employment of Canadian labour.

The Acting Chairman: Have you made that suggestion to the minister?

Mr. Gingell: Yes.

The Acting Chairman: When?

Mr. Gingell: The Harbour Commission sent the minister a cutting from the "U.S. Journal of Commerce" that set out this *ad* valorem tax proposal, and it would have been about last January or February.

The Acting Chairman: Have you had any response from the minister?

Mr. Gingell: I think there was an acknowledgement.

The Acting Chairman: But no indication of whether he agreed with your proposal?

Mr. Gingell: No, sir.

Mr. Simpson: I believe that the International Association of Great Lakes Ports made a presentation to the minister, at which time they talked about that *ad valorem* tax. One of the ramifications that I do not think Mr. Gingell touched upon is that, as I understand it, part of the mechanism of their system of tolls, if you will, the tax on the tonnage, is going to allow them to allow their ships through the canal without paying the tolls. The tolls would be refunded. I think if we carry it far enough, we can see that under our system Canadian vessels will be paying tolls, while vessels going to American ports will be allowed to deduct the tolls through this method of taxing the cargo instead of using a toll structure.

We have talked about dredging. They do not have any problems with icebreaking on the west coast, but in Thunder Bay we do have such problems. I would like to mention a couple of our concerns. They have to do wit how we apportion costs. We have a new icebreaker, the *Samuel Risley*, an excellent vessel, and our icebreaking problems would appear to be over. But we compete with the Port of Churchill. I assume that the icebreaking chore in Churchill is much more extensive than in Thunder Bay. I see no method in Bill C-75 as to how those costs will be apportioned. Also, I would presume that in the future the *Risley* would proceed to Whitefish Bay, which is the bay west of the Sault locks which normally pile up with ice in the spring with a northwet wid, and I believe that we will se her going down there to break that bay open, and she will be doing that not only for vessels coming to Thunder Bay but for American vessels going to Duluth and other ports. How are the costs going to be allocated in cases like this? That is one of our concerns.

[*Traduction*]

importance déterminante sur le transport des marchandises. C'est l'un des points principaux de l'intervention de M. Lunn. Cependant, j'insiste sur le fait que si nous bougeons les premiers, nous perdrons l'avantage. Il serait de loin préférable de laisser les Américains faire le premier pas; lorsque nous connaîtrons l'effet de leur système sur le transport des marchandises, nous pourrons mettre sur pied un système de recouvrement des coûts qui incitera les armateurs à s'inscrire dans des ports canadiens et qui créera des emplois pour les Canadiens.

Le président supppléant: Avez-vous parlé de cela au ministre?

M. Gingell: Oui.

Le président suppléant: Quand?

M. Gingell: La Commission a envoyé au ministre une coupure tirée du «U.S. Journal of Commerce» qui expliquait le principe de la taxe sur la valeur; cela remonte à janvier ou février derniers.

Le président suppléant: Le ministre vous a-t-il répondu?

M. Gingell: Je crois qu'il a accusé réception de la lettre.

Le président suppléant: Mais il n'a pas dit s'il souscrivait à votre proposition?

M. Gingell: Non.

M. Simpson: Je crois que la International Association of Great Lakes Ports est intervenue auprès du ministre et que la question de la taxe sur la valeur a été abordée pendant ces entretiens. Il est un détail dont je crois que M. Gingell n'a pas parlé, à savoir qu'une partie du système de droits de passage, notamment le droit sur le tonnage, sera modifiée pour permettre aux navires de passer par le canal sans payer de droit. En fait, ce droit sera remboursé. On peut imaginer qu'en vertu de notre système, les armateurs devront acquitter ce droit dans les ports canadiens tandis qu'ils pourront le déduire dans les ports américains grâce à cette méthode qui consiste à taxer les marchandises plutôt qu'à prélever un droit.

Nous avons parlé du dragage. Sur la côte ouest, les glaces ne causent aucun problème, mais ce n'est pas le cas à Thunder Bay. Je voudrais vous faire part de quelques-unes de nos préoccupations. Elles portent sur la façon dont nous allons partager les coûts. Nous avons un nouveau brise-glace, le *Samuel Risley*, un excellent navire, et on pourrait croire que nos problèmes de ce côté-là sont résolus. Mais nous concurrençons le port de Churchill. J'imagine qu'on doit briser davantage de glace à Churchill qu'à Thunder Bay. Je n'ai rien trouvé dans le projet de loi C-75 sur la façon dont ces coûts seront partagés. En outre, je présume qu'à l'avenir, le *Risley* ira jusqu'à Whitefish Bay, à l'ouest des écluses de Sault-Sainte-Marie, une baie qui est normalement encombrée par les glaces au printemps et où souffle un vent du nord-oeust; le *Risley* devra s'y rendre pour ouvrir la baie, ce qui profitera non seulement aux navires qui viennent à Thunder Bay, mais également aux navires américains qui se rendent au port de Duluth et à d'autres ports. Dans ces cas-là, comment les coûts seront-il répartis? Voilà une de nos préoccupations.

[*Text*]

Senator Turner: Mr. Chairman, the witness stated that in the summer the ports were filled with boats from the United States of America. What costs do these boat owners pay now if they go to U.S. ports, and what is the difference between Canadian ports and U.S. ports ?

Mr. Gingell: None, to my understanding.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I have looked this over very carefully, and I realize that you are still not satisfied, although changes have been made to clause 4. You still feel it is too open-ended and leaves too many questions unanswered to your satisfaction.

Mr. Gingell: We have met twice recently with the assistant deputy minister and the Commissioner of the Coast Guard. Certainly there is an understanding within that ministry of the concerns that we have. They have extended by quite a bit the period of time over which the consultative process will take place. They have now guaranteed that a consultatative process, which will give the opportunity to all users, will in fact take place during 1986 and 1987 and that, although clause 4 would be proclaimed—and I think I am putting it in the right terms, but I am not sure—as of January 1, 1987, no charges will be levied under clause 4 until January 1, 1988. So my feeling now is that the minister really has done a great deal to try to allay our fears and to give us the opportunity to make our positions known. The problem is that if we had our druthers we would rather know, before all this happens, exactly what is proposed, and we do not know that yet. One always thinks the very worst when perhaps one should give people more credit.

Senator Thériault: This reminds me a bit of some polls. For example, some people said we should not pay onld age pensions to those who do not need the, but when it came to passing legislation a certain government found out that it was pretty difficult, because everybody said, "Hey, it affects me."

I have listened to all of the briefs that have come before this committee and to what the parliamentary secretary had to say to this committee. I have also read what was said in the other place, and I have come to the conclusion that, in fact, what you are saying is: "Yes, we agree that the government should recover the cost, but do not touch us." If, in fact, you are not saying that, why don't all you people who are affected get together and tell the government what the traffic can bear in your own field so that the government and you will know whether, in fact, the traffic can bear so much in the Seaway, so much on the west coast, so much in the Great Lakes, and so much on the east coast? I can understand the minister and the department saying, "Yes, everybody says we should have cost recovery." However, when I listen to people who come before this committee, the general reaction is: "Yes, but—." I am saying to you that you are either for it or against it. Let us call a spade a spade. Either it is a service that the government should provide or it is a service that the users should pay for. It cannot be both.

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Monsieur le président, le témoin a déclaré que pendant l'été, les ports sont pleins d'embarcations provenant des États-Unis. Les propriétaires de ces embarcations paient-ils quelque chose lorsqu'ils s'enregistrent dans des ports américains, et y a-t-il une différence entre les ports canadiens et américains?

M. Gingell: A ma connaissance, non.

Le sénateur Steuart (Prince Alert-Duck Lake): J'ai étudié cette question très soigneusement et je me rends compte que vous n'êtes toujours pas satisfait, bien que des amendements aient été apportés à l'article 4. Vous estimez que la disposition est encore trop vague et qu'elle laisse encore trop de questions sans réponse.

M. Gingell: Dernièrement, nous avons rencontré deux fois le sous-ministre adjoint et le Commissaire de la Garde côtière. Il ne fait aucun doute que le ministère comprend assez bien notre point de vue. Il a considérablement prolongé la période de consultation. Il nous a garanti qu'il y aura lieu en 1986 et 1987 une consultation qui donnera à tous les usagers des ports l'occasion de s'exprimer, et que même si l'article 4 est proclamé—je crois que c'est ce qu'on dit, mais je n'en suis pas certain—le 1er janvier 1987, aucun droit ne sera prélevé aux termes celui-ci avant le 1er janvier 1988. J'estime donc que le ministre a beaucoup fait pour apaiser nos craintes et pour nous donner le temps de faire connaître notre point de vue. S'il n'en tenait qu'à nous, nous préférerions savoir ce qu'on propose exactement avant qu'on aille de l'avant, mais voilà, ce n'est pas le cas. On s'attend toujours au pire alors qu'on devrait peut-être faire un peu plus confiance aux gens.

Le sénateur Thériault: Cela me rappelle un peu certains sondages d'opinions. Par exemple, des gens disaient que nous ne devrions pas verser de pension de vieillesse à ceux qui n'en ont pas besoin, mais lorsque le moment est venu d'adopter un projet de loi en ce sens, un certain gouvernement s'est rendu compte que ce n'était pas si facile que cela, parce que tout le monde s'estimait touché par la mesure.

J'ai assisté à la présentation de tous les mémoires déposés devant notre comité et j'ai écouté ce que le secrétaire parlementaire avait à nous dire. J'ai aussi pris connaissance de ce qui s'est dit à l'autre endroit et j'en conclus que vous convenez que le gouvernement devrait recouvrer les coûts, mais sans que vous soyez touchés. Si ce n'est pas la teneur de vos propos, pourquoi vous tous, qui êtes visés par cette mesure, ne vous entendez-vous pas pour faire savoir au gouvernement ce que les armateurs peuvent payer dans votre secteur, de sorte que le gouvernement et vous sauriez vraiment ce que l'on peut payer sur la voie maritime, la côte Ouest, les Grands Lacs et la côte Est? Je peux comprendre le ministre et le ministère d'affirmer que le recouvrement des coûts fait l'unanimité. Pourtant, la réaction générale de ceux qui ont comparu devant notre comité est: «Oui, mais . . . » A mon avis, on est pour ou on est contre. Il faut bien appeler un chat un chat. Ce service doit être soit assuré par le gouvernement, soit imputé aux utilisateurs, pas les deux à la fois.

[*Text*]

Senator Macdonald (Cape Breton): It might be a combination, Senator Thériault.

Senator Thériault: Yes, but let the users tell the minister and the government that. You are telling us that you are afraid it will be dredging; you are afraid it will be ice-breaking; you are afraid it will be wharfage fees or it will be this or it will be that.

I repeat myself: If, in fact, you are in favour of cost recovery and you are saying all of these things, I do not blame the minister at all. If you cannot or will not tell him what it should be, then you must leave it to him to make the decision, to impose it, and then it is up to you to accept it.

Senator Asselin: Senator Thériault, no one wants to have cuts in their own back yard.

Senator Thériault: In that event, they should not say that they are in favour of it.

Senator Asselin: It is not their deficit to cover.

The Acting Chairman: Perhaps we should have a response from one of the witnesses. Mr. Gingell.

Mr. Gingell: Senator, yes, we can support cost recovery. We now know how much; we would like to know how.

Senator Thériault: How do you expect the minister to know, if you people do not know how much the traffic can bear?

Mr. Gingell: I suppose he will know through the consultative process. Right now, you are asking us if we support this and if we have any concerns, before the consultative process has taken place. It certainly has not taken place up until this point.

The Acting Chairman: Is it your belief that the entire clause 4 should be withdrawn until you have had an opportunity for further study and consultation?

Mr. Gingell: Yes, Mr. Chairman.

Senator Asselin: You have no alternative to propose? I know what you have said tonight, but do you have any alternative to propose to the minister?

Mr. Gingell: Senator, I do not have enough knowledge, nor have I looked into the matter in sufficient depth to be able to make that recommendation. It is a very difficult and wide-ranging subject.

The Acting Chairman: Thank you. Are there any other senators who have questions? Gentlemen, do you have any comments in closing?

Mr. Lunn: We have nothing further, Mr. Chairman, other than to say thank you very much for listening to us.

The Acting Chairman: Thank you very much, Mr. Lunn, Mr. Gingell and Mr. Simpson.

We will now proceed to the third group of witnesses: Mr. Jean Roberge, Assistant General Manager, L'Association des Mines de métaux du Québec. Mr. Roberge, do you have a presentation?

[*Traduction*]

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Ou pourrait imaginer une combinaison des deux, sénateur Thériault.

Le sénateur Thériault: Oui, mais laissons les utilisateurs en parler au ministre et au gouvernement. Vous dites craindre que l'on impose des droits pour le dragage, le brisage des glaces au l'amarrage ou pour telle ou telle autre activité.

Je me répète, mais si, tout en vous disant en faveur de la formule de recouvrement des coûts, vous tenez ces propos, je ne blâme pas du tout le ministre. Si vous ne pouvez pas ou ne voulez pas lui indiquer ce qu'il faudrait faire, c'est à lui qu'il appartiendra de décider, d'imposer une formule que vous n'aurez plus qu'à accepter la décision.

Le sénateur Asselin: Sénateur Thériault, personne n'apprécie que son propre secteur soit victime de coupures.

Le sénateur Thériault: Dans ce cas, ils ne devraient pas se dire en faveur.

Le sénateur Asselin: Ce n'est pas leur déficit qui doit être réduit.

Le président suppléant: Nous devrions peut-être demander à un des témoins de répondre. Monsieur Gingell.

M. Gingell: Sénateur, oui, nous pouvons souscrire au recouvrement des coûts. Nous savons maintenant combien; nous aimerions savoir comment.

Le sénateur Thériault: Comment voulez-vous que le ministre le sache si vous ne savez pas combien les armateurs peuvent payer?

M. Gingell: J'imagine qu'il en sera informé au moment de la consultation. Pour le moment, vous nous demandez si nous souscrivons à cette formule et si nous avons des inquiétudes à exprimer, avant même que la consultation n'ait commencée. Elle n'a de toute évidence pas encore été entamée.

Le président suppléant: Estimez-vous que l'article 4 devrait carrément être supprimé jusqu'à ce que vous ayez eu l'occasion d'approfondir la question et d'être consultés?

M. Gingell: Oui, Monsieur le président.

Le sénateur Asselin: Vous n'avez pas d'autres solutions à proposer? Je sais ce que vous avez déclaré ce soir, mais avez-vous d'autres solutions à proposer au ministre?

M. Gingell: Sénateur, je n'ai pas assez d'éléments en main et je n'ai pas non plus assez appropondi la question pour pouvoir formuler des recommandations. C'est un sujet très complexe et très vaste.

Le président suppléant: Merci. Y a-t-il d'autres questions? Messieurs, avez-vous des observations à faire pour finir?

M. Lunn: Monsieur le président, nous voudrions simplement vous remerecier de nous avoir reçus.

Le président suppléant: Je vous remercie beaucoup, messieurs Lunn, Gingell et Simpson.

Nous accueillons maintenant le témoin d'un troisième organisme: M. Jean Roberge, directeur général adjoint de l'Association des mines de métaux du Québec. Monsieur Roberge avez-vous une déclaration à faire?

[*Text*]

M. Jean Roberge, avocat et adjoint au directeur général de l'Association des mines de métaux du Québec Inc.: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, M. Claude Falardeau m'accompagne. Il est directeur de l'Iron Ore of Canada à Sept-Iles.

Monsieur le président, je vous remercie de l'invitation reçue pour témoigner au nom de l'Association des mines de métaux du Québec Inc. au sujet du projet de loi C-75 concernant différentes lois sur le transport maritime au Canada.

Notre intervention portera uniquement sur l'article 4 du projet de loi qui vise à permettre au gouvernement de prélever des droits relatifs aux services fournis par la garde côtière canadienne et prévoyant des droits relatifs aux services d'aides à la navigation, de sondage, de dragage, de services de trafic maritime, d'opérations de brise-glace et d'assistance maritime.

Les autres modifications sont d'ordre technique. Il s'agit d'un rajeunissement des différentes lois existantes.

Tout d'abord, je vous souligne que l'Association des mines de métaux du Québec Inc. représente la presque totalité des mines productrices de métaux au Québec. En 1985, l'industrie minière québécoise expédiait dans le monde des minéraux pour une valeur de 2.2 milliards de dollars. Cette industrie procure également de l'emploi à 22,000 personnes et ses produits sont acheminés partout sur les marchés national et international.

L'industrie minière québécoise utilise grandement le transport maritime. Par exemple, Iron Ore of Canada expédiait 5.6 millions de tonnes de concentrés en 1985 et 9 millions de tonnes de boulettes de fer.

Le transport se fait principalement par voie maritime. Il ne s'agit pas du seul exploitant minier au Québec utilisant ce mode de transport. Les autres compagnies utilisant le transport maritime sont QIT, QCM, Wabush Mines et d'autres compagnies non-minières comme Alcan et Reynolds. Évidemment, il ne s'agit que d'une partie des exploitants québécois utilisant le transport maritime. En plus d'acheminer leurs produits par voie maritime, ces différentes compagnies reçoivent également les produits et les matières premières dont ils peuvent avoir besoin.

L'industrie minière québécoise ressent immédiatement toute augmentation des coûts de transport maritime. Il est bien évident que toute augmentation de ces coûts peut comporter un impact fort important.

L'industrie minière québécoise s'oppose à toute augmentation de coût supplémentaire tel que suggéré par l'article 4 du projet de loi C-75.

Tout d'abord, nous croyons qu'avant d'appliquer ce nouveau principe, le gouvernement fédéral aurait dû procéder à une large consultation des utilisateurs concernés.

En effet, la tarification des services du gouvernement, telle la garde côtière, est un nouveau principe. Il faudrait tout d'abord s'appuyer sur une discussion de fond à ce sujet.

Avec les années, la société canadienne a préconisé l'investissement de fortes sommes d'argent dans le transport maritime en considérant les avantages directs et indirects que cela pouvait comporter. Maintenant, on veut le tarifer, sans même se

[*Traduction*]

Mr. Jean Roberge, Legal Counsel and Assistant General Manager, Association des mines de métaux du Québec Inc.: Mr. Chairman, Honourable Senators, I am accompanied today by Mr. Claude Falardeau, Director of Iron Ore of Canada in Sept-Iles.

I want to thank you, Mr. Chairman, for inviting me to testify on behalf of the Association des mines de métaux du Québec Inc. regarding Bill C-75.

Our submission will deal solely with clause 4 of the Bill, which would allow the government to levy charges for services provided by the Canadian Coast Guard, as well as "charges relating to those services, including ... aides to navigation, sounding and dredging, vessel traffic services, ice-breaking services and marine aid".

The other amendments are of a technical nature. Various existing laws would be updated.

First of all, I would like to say that the Association des mines de métaux du Québec Inc. represents practically all the metal-producing mines in Quebec. In 1985, Quebec's mining industry produced $2.2 billion worth of minerals. It employs 22,000 people, and its products are sold throughout Canada and the world.

Quebec's mining industry relies heavily on marine transport. For example, Iron Ore of Canada shipped 5.6 million tonnes of concentrates in 1985 and 9 million tonnes of pellets.

Products are transported largely by ship, and not just by one mining concern: others who use marine transport include QIT, QCM and Wabush Mines, plus non-mining minerals users like Alcan and Reynolds. Obviously these are only a few of the entreprises in Quebec that use marine transport. In addition to sending their products by ship, these various companies receive the products and raw materials they may need by the same means.

The result is that the mining industry in Quebec feels any increase in the costs of marine transportation immediately. It is obvious that any increase in those costs could have a very significant impact.

The mining industry in Quebec opposes any increase in supplementary costs, as proposed in clause 4.

First of all, we believe that before applying this new principle, the government should have initiated wide-ranging consultations with the users affected by it.

User fees for government services like the Coast Guard is a new principle, which should be backed by thorough discussion.

Over the years, Canada has made a priority of investing large sums of money in marine transportation, because of the direct and indirect advantages it presents. Now the government wishes to levy charges on its users without even asking if

[*Text*]

demander s'il n'y a pas un impact négatif pouvant mettre en péril les avantages qu'on a voulu retirer du transport maritime.

En effet, un tel projet aurait nécessité des études préliminaires économiques concrètes. On peut se demander quelles seront les conséquences sur l'industrie d'une augmentation du tarif du transport maritime. Quels seront les coûts administratifs reliés à la perception des sommes d'argent que le gouvernement fédéral veut récupérer?

Anotre avis, ces coûts indirects d'administration de ce programme pourront équivaloir environ à 20 ou 25 p. 100 du montant que l'on désire récupérer.

Si le déficit fédéral impose des mesures de redressement, ne vaudrait-il pas mieux d'évaluer si, de l'intérieur, des réductions ne pourraient être faites ou des services mis en commun, comme par exemple, la garde côtière et le ministère des Pêche et Océans qui possèdent tous deux des navires. Nous croyons également qu'il aurait été utile d'évaluer les possibilités de privatiser certains services plutôt que de prévoir une tarification. Je pense par exemple à l'installation de bouées, la vérification de leur état etc. et les services de remorquage lorsque des bateaux sont en péril.

Dans ce projet de loi, à l'article 4, on n'indique aucunement qui sera facturé: le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'utilisateur. Selon quels barèmes seront-ils facturés? La facturation tiendra-t-elle compte du temps utilisé pour cheminer dans la voie navigable du St-Laurent ou selon le tonnage ou la nature du produit transporté. Ces incertitudes et ces imprécisions seront laissées au pouvoir réglementaire du gouvernement.

Évidemment, on a promis une large consultation publique au sujet de la réglementation proposée. D'ici là, que fera l'industrie minière pour signer des contrats à long terme avec des pays étrangers qui veulent savoir à l'avance quel prix ils paieront pour la tonne de fer, de zinc et de cuivre. Nous croyons qu'un principe nouveau et important comme celui-ci devrait faire l'objet d'une consultation préalable qui aurait certainement permis de découvrir d'autres avenues possibles pour diminuer les coûts de la garde côtière sans pénaliser l'utilisateur.

Donc, avant de mettre de l'avant un tel principe, on aurait dû se demander si l'on doit améliorer les finances publiques au détriment de l'économie canadienne et particulièrement québécoise. Ne devons-nous pas travailler plutôt à son avantage? En effet, il est assez étonnant de voir le ministère des Transports chercher à améliorer le coût du transport ferroviaire pour les utilisateurs avec son programme Freedom to Move alors que dans le secteur maritime, il cherche à augmenter les coûts au détriment du même utilisateur. Ces coûts sont vraiment fort élevés.

Atitre d'exemple, prenez la tonne de fer vendue $23.50 et négociée à $23.35. Le coût du transport représente $10 la tonne, ce qui augmente le coût de la tonne de près de 50 p. 100. En plus, nous devons ajouter des frais de port, d'utilisation des quais, de service à la navigation déjà payée et qui ajoute de trois à quatre sous la tonne. Au fil des ans, on a voulu soutenir l'économie canadienne par une amélioration des services maritimes. Aujourd'hui, on lui crée des embûches, des frais supplémentaires. De plus, l'usage de la garde côtière étant

[*Traduction*]

the results might not put at risk the benefits that marine transportation was supposed to provide.

This proposal should first have been the object of concrete economic studies. What will the impact on industry be of increased charges for marine transportation? What administrative costs will result from the collection of the moneys the federal government hopes to recover?

In our view, the indirect administrative costs of the program could amount to 20 or 25 percent of the amount the government expects to recover.

If the federal deficit demands recovery measures, would it not be better to assess whether reductions could not be made from within, or services pooled—for example, the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans both have vessels. We also think it would have been useful to assess the possibilities of privatizing certain services rather than introducing user fees. I am thinking of the installation and verification of buoys, for example, and tug services when vessels are in trouble.

In clause 4 of the Bill, there is no indication at all of who will be billed, the owner, the lessee, the shipper, the user. What scale would they be billed by? Would the billing be based on the time taken to navigate the Seaway? or the tonnage? of the type of product being transported? These hazy areas would be left to the government's regulatory power.

Wide-ranging public consultation about the regulations that are to be introduced has been promised. Until it occurs, how is the mining industry supposed to be able to sign long-term contracts with foreign countries that want to know in advance what price they will be paying for a tonne of iron, of zinc, of copper. We believe that a new and important principle like this one should have been the object of prior consultation, which would certainly have made it possible to discover other potential ways of diminishing the costs of the Coast Guard without penalizing users.

So before putting such a principle forward, the government should have asked if the public purse should be replenished at the expense of the Canadian economy, and more especially the Quebec economy. Should we not rather be trying to help those economies? It is a bit startling to see the Minister of Transport trying to lessen the cost of rail transportation for its users with his Freedom to Move campaign while in marine transportation he is putting up costs at the expense of the same users. These costs are really very high.

Let us take as an example a tonne of iron for which the asking price is $23.50 and the eventual selling price is $23.35. Transportation costs of $10.00 a tonne increase the price by almost 50 percent. Then you have to add in harbour fees, dockage, service to navigation costs that have already been paid, and these add from 3 to 4 cents a tonne. Over the years Canada has aimed at propping up its economy by improving marine services. Today, instead, obstacles are being thrown in its way, in the form of supplementary costs. In addition, since

[*Text*]

principalement une question de souveraineté, pourquoi ajouter de tels frais pour les utilisateurs qui font bénéficier le Canada en général par leurs activités. Le même principe s'applique pour les brise-glace utilisés pour faciliter le passage des navires mais aussi pour diminuer les dangers d'inondation. Qui fera le partage et selon quels critères?

Dans un autre ordre d'idée, il est bien évident qu'une augmentation des coûts dans le transport maritime amènera les usagers à évaluer d'autres modes de transport et ainsi, tous les efforts et les investissements pour rendre la navigation économiquement possible se trouveront mis en péril.

De telles mesures amèneront les usagers à évaluer s'il n'est pas préférable de choisir d'autres modes de transport au profit d'autres régions. Je ne dis pas cela dans le sens de privilégier un mode de transport ou des régions particulières, mais seulement dans le but d'être réaliste, la stratégie du transport canadien reposant sur une certaine réalité avec laquelle nous devons composer. A notre avis, il ne serait pas sage de risquer des changements sans en évaluer les conséquences.

Par exemple, dans le secteur des mines, on ne peut déménager les ressources minières. Le transport de celles-ci doit souvent se faire par bateau. Si on ajoute de nouveaux coûts au transport maritime, cela peut s'avérer fort désastreux.

En effet, dans ce domaine, la compétition se fait au niveau mondial. Tout nouveau coût peut annuler la possibilité de vendre nos produits. Nos compétiteurs sont le Brésil, l'Afrique et le Venezuela. Par exemple, dans le cas du fer, le prix de la tonne sur le marché mondial se négocie à la cent près. Toute augmentation d'un cent ou deux amenuise l'intérêt d'acheter au Québec ou au Canada. En 1985, le prix de la tonne de fer se négociait à $23.76 sur le marché mondial. En 1986, il ne sera que de $23.35.

Prenons un exemple de tarification de $1,000 sur un bateau de 25,000 tonnes, généralement utilisé pour remonter jusqu'aux États-Unis sur les Grands Lacs. Un bateau de 25,000 tonnes soumis à un tarif supplémentaire hypothétique de $1,000 représente un coût de quatre cents la tonne, ce qui dépasse largement la différence du prix entre la tonne de fer du Québec et celle d'un autre pays. A-t-on imaginé les conséquences d'une telle mesure?

Plutôt que de prendre ce risque, le gouvernement fédéral devrait plutôt réduire les coûts qualifiés de gaspillage par le rapport Nielsen en septembre 1985.

Ace sujet, je pense au pilotage obligatoire sur le fleuve St-Laurent. A chaque année, un de nos membres débourse $500,000 à ce sujet. Dans le rapport Nielsen, on parle d'un autre exemple où une seule compagnie dépense $490,000.

Ne serait-ce pas là un sujet tout choisi pour améliorer le coût du transport maritime avant de penser à l'augmenter?

Au Québec, et non seulement pour l'industrie minière, cette mesure aura un impact négatif très évident.

Le fleuve St-Laurent ouvre une porte à l'est sur l'Atlantique et à l'ouest jusqu'au centre du Canada et des États-Unis. Les services maritimes ayant donc une grande importance, il est

[*Traduction*]

the Coast Guard exists primarily to maintain Canadian sovereignty, why should users whose activities benefit Canada as a whole be made to bear additional costs? The same applies to ice-breaker services—they allow vessels to pass, but they also reduce the risk of flooding. Who will apportion costs, and using what criteria?

Furthermore, it is obvious that increased costs for marine transportation will encourage users to look at other modes of transportation, which means that all the effort and money spent to make marine transportation economically viable will have been wasted.

Users will start assessing other modes of transportation, which benefit other regions. I am not setting one mode of transportation above another, or a particular region above another, I am just trying to be realistic, since Canada's transportation strategy is based on a certain reality with which we have to come to terms. In our opinion, it would not be wise to risk changes without looking at the consequences.

To take the mining industry as an example, mineral resources cannot be picked up and moved somewhere else. Often mineral and metal products have to be transported by ship. If new costs are added to maritime transportation, the results could be disastrous.

Competition in minerals is world-wide, and any new cost can wipe out the possibility of selling our products. Our competitors are Brazil, Africa and Venezuela. The price of a tonnue of iron on the world market is negotiated almost to the cent, and any increase, even of a cent or two, makes purchasers less interested in buying from Quebec or Canada. In 1985, the selling price per tonne of iron on the world market was $23.76; in 1986, it will be only $23.35.

Let us take the example of a 25,000-tonne vessel generally used to carry cargo through the Great Lakes to the United States. A hypothetical extra charge of $1,000 equals an extra 4 cents a tonne on the cargo, which is much more than the difference between a tonne of Quebec iron and a tonne of iron from some other country. Has the government thought of the consequences of such a measure?

Rather than take this risk, the government ought to reduce the costs that the Nielsen Report described in September of 1985 as wasteful.

In am thinking of compulsory piloting in the Seaway. Every year one of our members pays out $500,000 for piloting. The Nielsen Report mentions another example, where a single company pays out $490,000.

Wouldn't that be the ideal place to start reducing the cost of marine transportation, before we start thinking of increasing it?

This measure is going to have a very powerful negative impact in Quebec, and not just on the mining industry.

The Seaway opens a door in the east onto the Atlantic, and in the west onto the heartland of Canada and the United States. It follows that marine services are extremely important,

[*Text*]

impensable qu'on les rende plus onéreux qu'ils ne le sont déjà, sans même avoir entrepris une étude d'impact économique à ce sujet. Que fera-t-on pour le trafic maritime qui vient de l'extérieur et qui ne fait que transiter dans nos eaux.

Le Québec sera certainement fortement pénalisé sur les 55 millions que veut récupérer le ministère des Transports. Si on reprend mon exemple de tantôt, à savoir un coût de $1,000 par bateau, pour récupérer les 55 millions, cela prendra 55,000 bateaux ou 55,000 trajets de bateau. A notre avis, cet article devrait être rayé.

Monsieur le président, j'ai d'autres remarques à formuler sur la rédaction de cet article. Au paragraphe 2, on mentionne que les droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire sans considérer si la garde côtière fournit réellement un service à ce navire. Un nouvel amendement proposé rendra vraiment compliqué l'application de ce tarif.

Tout d'abord, dans un premier paragraphe, on indique que les droits ne seront pas payés lorsqu'un navire transitant dans des eaux ne peut bénéficier du service qui n'est généralement pas utilisable. A ce moment, aucun droit ne pourra être imposé. Le mot «utilisable» en français, en anglais «available», crée une confusion. On ne connaît pas la signification qu'on veut donner à ce mot. De quelle façon pourra-t-on rédiger un règlement pour prétendre que dans un cas le service est utilisable et unitilisable dans un autre cas, il ne sera pas utilisable.

Un service utilisable signifie-t-il que le service est à la porte, disponible tout près et non à 100 ou 150 milles plus loin.

Amon avis, le mot anglais «available» signifie «disponible». En français, «utilisable» signifie «concrètement utilisable». A notre avis, cette rédaction devrait être révisée.

Pour le paragraphe b), il s'agit d'une autre contrainte rédactionnelle. Il s'agit d'une contrainte d'interprétation sur laquelle les tribunaux devront probablement se pencher. Lorsque l'on mentionne que les frais ne sont pas exigibles lorsqu'un navire est appelé à transiter dans des eaux à une période de l'année où un service n'est généralement pas utilisable à cette même période, aucun droit ne sera donc exigé.

Assistera-t-on à un changement dans la navigation, c'est-à-dire que certaines entreprises décideront de transiter dans les eaux canadiennes ou québécoises au moment où les brise-glace ne seront pas nécessaires? Alors, nous retournerons à une navigation estivale. Aucun droit ne pourra leur être imposé. Je ne vous ferai pas la même remarque à propos de la traduction. Je vous remercie de votre écoute attentive.

The Acting Chairman: I understand, Mr. Falardeau, you are here not to make a presentation, but as a representative of the mining industry in Quebec and to answer any questions which may come your way?

Mr. Falardeau: That is correct. However, before we made our presentation here we asked to have distributed a copy of a document prepared by our company and presented to our employees, to our suppliers and our various organizations in the localities of Sept-Iles, Labrador City and the region, the Chamber of Commerce and to representatives of provincial

[*Traduction*]

and it is unthinkable that paying for them should be made even more burdensome than it already is, without even an economic impact study having been made. What about foreign shipping that is simply in transit in our waters?

Quebec will certainly pay a heavy share of the $55 million that the Department of Transport wants to recover. Using the example I gave just now (i.e. an additional cost of $1,000 per vessel), it would take 55,000 ships, or 55,000 trips, to recover the $55 million. It is our view that this clause should be struck from the Bill.

Mr. Chairman, I have a few comments about the way the clause is drafted. Paragraph (2) says that "charges may be imposed ... in relation to any ship, regardless of whether the Canadian Coast Guard actually provides a service to that particular ship". A new amendment has been proposed that would make applying these charges really complicated.

To begin with, subparagraph (a) say that "no charge may be imposed in relation to a ship in respect of a service that is not generally available in relation to the waters being transited by that ship". The words "utilisable" in French and "available" in English are confusing. How are we supposed to interpret them? How can a regulation be drafted that will claim a service is available in one case and not in another?

Does "utilisable" mean that the particular service is available near by, rather than 100 or 150 miles away?

In my opinion, the English word "available" is equivalent to "disponible" in French. The English equivalent of "utilisable" is "usable", "practicable", "serviceable", in a very concrete way. We consider that the translation should be revised.

Subparagraph (b) also has some weaknesses in the drafting. There is a problem of interpretation that will probably have to be settled by the courts: "no charge may be imposed in relation to a ship in respect of a service during a period of the year in which that service is not generally available in relation to the waters being transited by that ship".

Are we being presented with a change in shipping patterns? Are some companies going to decide to go through Canadian and Quebec waters at periods when ice-breakers are not necessary? If so, we will be returning to the era of summer-only traffic, and no charge could be levied. I won't repeat my comment on the translation. Thank you for your courteous attention.

Le président suppléant: Je crois comprendre, monsieur Falardeau, que vous n'êtes pas ici pour faire une déclaration, mais à titre de représentant de l'industrie minière du Québec vous êtes disposé à répondre aux questions qui pourraient vous être posées?

M. Falardeau: C'est exact. Toutefois, avant de nous présenter ici, nous avions demandé de faire distribuer un document produit par notre entreprise à l'intention de nos employés, de nos fournisseurs, de nos différentes organisations dans les localités de Sept-Îles, de Labrador City et de la région, ainsi que de la Chambre de Commerce et des représentants des gouver-

[*Text*]

and federal governments. The document is in two parts. There is a narration and a copy of diapositives, or slides, which give a good idea of the iron ore business to date and its competition on a worldwide market. The committee, upon reading this documentation, will find out what problems we are facing in our industry representing iron ore.

The Acting Chairman: Well, on that particular subject, perhaps I could entertain a motion to have as an exhibit the document entitled "Iron Ore Company of Canada—Surviving in a Global Market". This is the one that you have entitled "Forum Presentation to the Federal Government" from Mr. R. Martin, 1986, dated April 9, I presume. Could I have a motion to that effect?

Senator Macdonald (Cape Breton): I so move.

The Acting Chairman: Thank you. Then we begin with the questions. Senator Asselin, please.

Le sénateur Asselin: Merci, monsieur le président.

J'ai repassé rapidement les remarqueS que M. Roberge vient de faire au comité, et, comme tous les autres groupes qui s'occupent d'économie, on est en faveur de la réduction du déficit, mais, lorsque l'on touche son secteur, on élève des objections. Vous nous dites, évidemment, que l'article 4, ayant trait aux tarifs aurait comme conséquence d'augmenter considérablement les coûts de transport de votre produit.

Avez-vous figuré quel serait le pourcentage d'augmentation de vos frais de transport, si les tarifs de l'article 4 étaient appliqués?

M. Roberge: Oui.

Le sénateur Asselin: Avez-vous fait une étude à ce sujet?

M. Roberge: Dans mon mémoire, je donne l'exemple de $1,000 par bateau, ce qui équivaut à quatre cents la tonne.

Le sénateur Asselin: De plus que vous payez actuellement?

M. Roberge: Oui. Ce n'est pas une évaluation que je fais, c'est ce que le gouvernement voudrait établir comme tarification. Je voulais donner un exemple pour indiquer comment il pourrait être difficile de récupérer 55 millions. Premièrement, cela prendrait 55,000 bateaux. Deuxièmement, la tarification devra être applicable dans une saison où les services sont utilisables. C'est évident que l'usage d'un brise-glace coûte probablement très cher. Alors, s'il faut récupérer 55 millions, ce sera plus facile l'hiver parce qu'il y a plus de dépenses à effectuer.

Comment pourrons-nous manager les saisons, les services utilisables, et 55,000 bateaux en même temps, au Canada?

Le sénateur Asselin: Est-ce que vous utilisez la Voie Maritime 12 mois par année?

M. Roberge: Pour cette question, je peux demander à M. Falardeau?

Le sénateur Asselin: Oui.

M. Claude Falardeau, directeur, Iron Ore of Canada: Presqu'en totalité, monsieur le sénateur. Il y a une certaine période, soit décembre, janvier et février, durant laquelle les activités diminuent, puisque nos expéditions sont moindres. En

[*Traduction*]

nement provincial et fédéral. Le document comprend deux parties, un exposé narratif et des explications sur une série de diapositives qui donnent une bonne idée de la situation du minerai de fer aujourd'hui et de la concurrence sur le marché mondial. Ce document permettra au comité de se familiariser avec les problèmes de l'industrie du minerai de fer.

Le président suppléant: A ce sujet, je pourrais peut-être accepter une motion pour faire annexer au compte rendu officiel le document intitulé «Iron Ore Company of Canada-Surviving in a Global Market». Il s'agit du document que vous avez intitulé «Forum Presentation to the Federal Government», rédigé par M. R. Martin, en 1986, et daté du 9 avril, je présume. Peut-on proposer cette motion?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): J'en fait la proposition.

Le président suppléant: Merci. Nous poursuivons donc ces questions. Sénateur Asselin, je vous prie.

Senator Asselin: Thank you, Mr. Chairman.

Looking back over Mr. Roberge's remarks, I see that like all the other groups concerned with economy, his is in favour of reducing the deficit, but as soon as their own sector is touched, they raise objections. You are telling us that if clause 4 is applied, with its charges and fees, the result would be much higher costs for transporting your product.

Have you worked out the percentage increase that would occur in your transportation costs if clause 4 were passed?

Mr. Roberge: Yes.

Senator Asselin: Have you done a study on this?

Mr. Roberge: In my brief I give the example of $1,000 per vessel, which is equivalent to 4 cents a tonne.

Senator Asselin: Four cents higher than what you pay now?

Mr. Roberge: Yes. This isn't my estimate, it's what the government would like to charge. I wanted to show how hard it would be recover $55 million. First of all it would take 55,000 vessels. Second it would take a fee that applied during a season when services were "available". It's obvious that using an icebreaker would probably carry a high fee. So if $55 million has to be recovered, it would be easier to do it during the winter because there would be more charges to be made.

How are we going to manage the seasons, these "available" services and 55,000 vessels at the same time, in Canada?

Senator Asselin: Do you use the Seaway 12 months of the year?

Mr. Roberge: May I ask Mr. Falardeau to answer that question?

Senator Asselin: Certainly.

Mr. Claude Falardeau, Director, Iron Ore of Canada: Just about. During the months of December, January and February, the pace of our activities decreases and our shipment levels decline. In fact, we try to ship as much as possible

[*Text*]

fait, on essaie à ce qu'elles soient effectuées autant que possible durant les mois d'été, ou les autres mois de l'année.

Le sénateur Asselin: Est-ce que vous utilisez le service de brise-glace?

M. Falardeau: Non, pas à ce que je sache, disons que chez-nous, les opérations, dnas la baie de Sept-Iles . . .

Le sénateur Asselin: De quelle partie êtes-vous, de Sept-Iles?

M. Falardeau: Je représente la compagnie minière IOC de Sept-Iles, et nous avons notre propre service de «tugs». Par contre, il y a un service de brise-glace qui, de temps à autre, vient dégager les glaces dans la baie de Sept-Iles. Peut-être une ou deux fois durant l'hiver, au besoin.

Le sénateur Asselin: Vous donnez comme alternative que des coupures pourraient être effectuées, par exemple, dans le pilotage, qui coûte, chaque année à un de vos membres $500,000. Avez-vous pensé que, si vous étiez privé du service de pilotage, quelle serait l'augmentation des vos polices d'assurance?

M. Roberge: Je ne crois pas que nos polices d'assurance augmenteraient. Par exemple, la compagnie que je donne en exemple a un capitaine qui effectue 45 fois par année, depuis 25 ans, le même trajet, avec le même bateau. Le pilote qui embarque aux Escoumins s'asseoit dans la cabine et ne s'occupe aucunement du cheminement du bateau. Puis, le capitaine rend son bateau à Sorel sans problème, depuis 25 ans.

Le sénateur Asselin: Mais, lorsque vous vous assurez contre une perte maritime, est-ce qu'il n'est pas tenu compte, dans votre police d'assurance, des services de pilotage lesquels sont essentiels pour éviter les pertes futures, les risques futurs?

M. Roberge: Concernant les assurance, vous savez que les pilotes ont une assurance établissant qu'ils ne sont responsables que du premier $1,000. Advenant une perte ou des problèmes, le reste de la responsabilité, c'est l'utilisateur ou le propriétaire qui en assumerant tous les frais. Ce n'est pas le premier $1,000 qui fait la différence.

Le sénateur Asselin: Depuis 10 ans, quel est le pourcentage d'augmentation du service maritime sur le fleuve?

M. Roberge: Je n'ai pas les chiffres avec moi.

Le sénateur Asselin: Est-ce que c'est augmenté considérablement depuis 10 ans?

M. Roberge: Les augmentations viennent, comme récemment, de la Commission canadienne des transports qui a autorisé une augmentation du tarif de l'utilisateur. Ensuite, vous avez les augmentations salariales des marins, l'usage des bateaux, le diésel, mais il y aurait eu des augmentations qui correspondent certainement au reste des augmentations que l'on constate dans l'économie.

Le sénateur Asselin: Avez-vous soumis au ministre, avant de vous présenter devant le comité, une étude de vos compagnies, de vos représentants, au sujet des effets néfastes de l'augmentation du tarif qui serait ajouté en vertu de l'article 4.

M. Roberge: On n'en a pas fourni. D'ailleurs, c'est assez difficile.

[*Traduction*]

during the summer and during the remaining months of the year.

Senator Asselin: Do you rely on the services of ice breakers?

Mr. Falardeau: Not that I am aware of. Our operations in the Bay of Sept-Iles . . .

Senator Asselin: In exactly which area of the Bay of Sept-Iles do you operate?

Mr. Falardeau: I represent that IOC mining company of Sept-Iles and our company has its own tugboats. However, from time to time, ice breakers come in to clear the ice in the Bay of Sept-Iles. This usually happens once or twice during the winter, when necessary.

Senator Asselin: You suggested as an alternative that cuts could be made to certain services such as piloting. I know that each year one of the members of your association pays $500,000 for the services of a pilot. Have you considered that if you were to not use the services of a pilot, your insurance premiums might increase?

Mr. Roberge: I don't believe they would. For example, I know of one captain who has been guiding his ship over the same route forty-five times a year for the past twenty five years. The pilot who embarks at Les Escoumins sits in the cabin and pays no attention whatsoever to the ship's route. The captain has been bringing his ship into Sorel without any problems for twenty-five years.

Senator Asselin: But when you acquire insurance against a loss at sea, doesn't your policy take into account the fact that piloting services are essential as a means of preventing future losses and risks?

Mr. Roberge: As far as insurance is concerned, pilots are liable only for the first $1,000 in damages. In the event of a loss or of problems, the user or the owner must cover the rest of the damages. The first $1,000 is not going to make much of a difference.

Senator Asselin: At what rate have seaway shipping costs increased in the last ten years?

Mr. Roberge: I do not have the figures with me.

Senator Asselin: Have costs increased substantially in the past decade?

Mr. Roberge: Costs have increased. Recently, the Canadian Transport Commission approved an increase in user charges. The wages paid to seamen have increased, as have the cost of ships and diesel fuel. These increases are certainly on par with increased costs noted in other sectors of the economy.

Senator Asselin: Before coming before the Committee, did you submit to the Minister a study prepared by your companies and representatives describing the negative impact the increased charges called for in clause 4 of the bill would have?

Mr. Roberge: No, we did not. That would have been rather difficult to do.

[*Text*]

Le sénateur Asselin: Monsieur Falardeau.

M. Falardeau: Oui, monsieur le sénateur, IOC, dans la présentation que nous avons distribuée hier, et un représentant du ministre assistait à cette présentation, et qu'il est très au courant de la situation de l'industrie du fer au Canada.

Le sénateur Asselin: J'imagine que, de préférence, cela devrait être soumis au premier ministre, qui est député de Manicouagan, il doit connaître un peu ce qui se passe à Iron Ore.

M. Falardeau: Non, monsieur le sénateur, c'était un M. Pat Walsh.

Le sénateur Asselin: Mais, vous n'avez pas d'autres alternatives à soumettre au gouvernement pour dire: bien, ne faites pas cela, mais, étant donné que vous avez besoin d'augmenter les frais, faites autre chose. Vous n'avez pas d'autre alternative.

M. Roberge: Oui.

Le sénateur Asselin: Cela veut dire qu'il faut oublier l'article 4, l'enlever, même si vous coupez le déficit, même si vous avez besoin de plus de revenu cncernant le transport maritime, mais, nous autres, nous ne voulons pas d'augmentation, allez chercher vos frais ailleurs. Est-ce que vous avez suggéré certaines alternatives au gouvernement?

M. Roberge: Il me semble que, dans notre mémoire, l'alternative se présente d'elle-même, c'est-à-dire que l'on suggère d'examiner ce principe d'abord, que l'on en discute ensuite.

On aurait pu faire comme le programme «Allez sans entrave» où des fonctionnaires visitent des interlocuteurs, leur demandent des suggestions, leur demandent leurs commentaires. Puis, c'est seulement pour une question de faciliter le transport, ce n'est pas une question de principe comme de tarifer des services gouvernementaux. La suggestion, c'est justement de mettre de côté l'article 4.

Le sénateur Asselin: Mais le remplacer par quoi? Si on a besoin de revenus supplémentaires, par quoi remplacer l'article 4?

M. Roberge: Par une discussion sur le sujet.

Le sénateur Asselin: Une discussion ne donne pas d'argent.

M. Roberge: Cela ne prend pas d'argent pour engager une discussion. D'ailleurs M. Mazankowski nous a parlé de mettre en vigueur l'article 4 en 1987, si ce n'est pas en 1988. Il me semble que, d'ici là, on aurait pu s'en parler. Même, on aurait pu, comme pour tous les autres articles techniques de rajeunissement de la loi maritime, engager une consultation générale de tous les intéressés. Lors de la présentation du projet de loi, cet article 4 a été ajouté sans qu'il y ait de consultation. On suggère qu'il y ait une consultation. Probablement que, en tant que consommateur, on va comprendre qu'il y a quelque part des frais à récupérer. Mais, avant de récupérer des frais, on voudrait savoir quel principe, selon quel barème et en vertu de quoi. Pour d'autres suggestions . . .

[*Traduction*]

Senator Asselin: Would you like to add something to that, Mr. Falardeau?

Mr. Falardeau: Yes, Senator. Iron Ore of Canada made a submission to your Committee yesterday. A representative from the Minister's office was in attendance and he was well briefed on the status of the iron ore industry in Canada.

Senator Asselin: I imagine it would have been preferable to present the brief directly to the Prime Minister, who also happens to be the Member for Manicouagan. He must know something about IOC's situation.

Mr. Falardeau: We presented the brief to a Mr. Pat Walsh.

Senator Asselin: So you have no other alternatives to propose to the government—something other than increasing charges?

Mr. Roberge: Yes, we do.

Senator Asselin: In effect, you want the government to forget about clause 4, even though it wants to cut the deficit and increase shipping revenues. You don't want any increases and you want the government to get its money elsewhere. What would you suggest the government do instead?

Mr. Roberge: It seems to me that our brief presented a clear alternative. It suggested that the principle of the thing be examined first and that the matter be discussed.

The government could have proceeded like it did for the program «Allez sans entrave» where officials visited people and asked for their suggestions and comments. It's only a matter of facilitating transportation here, not a question of principle such as charging for government services. Our suggestion was that clause 4 be set aside.

Senator Asselin: To be replaced by what exactly? Since the government needs additional revenues, what alternate mechanism would you propose as a substitute for clause 4?

Mr. Roberge: I would start by suggesting that the matter be discussed.

Senator Asselin: Discussions do not bring in any money for the government.

Mr. Roberge: It doesn't take money to initiate discussions. Moreover, Mr. Mazankowski told us that clause 4 would not be implemented until 1987 or even 1988. Until then, it seems to me that we could discuss the matter. We could even consult with all interested parties, as was done when other sections of the Shipping Act were updated. Clause 4 was added to the bill without any consultation. We are suggesting that there be some form of consultation. As consumers, we will probably understand that costs have to be recovered somewhere. However, before the government moves to recover these costs, we want to know the principle behind this clause. As for other suggestions . . .

[*Text*]

Le sénateur Asselin: Un instant. Vous n'êtes pas satisfaits de l'offre du ministre d'engager une consultation assez importante avant de mettre en application les règlements concernant l'article 4; êtes-vous satisfaits de cela?

M. Roberge: Non, à notre sens, la consultation devrait avoir lieu avant. Aussi, comment allons-nous négocier des prix, alors que les autres pays diront: quand aurez-vous votre tarif? Que sera votre tarif?

Le sénateur Asselin: Merci, vous avez présenté un bon document.

M. Roberge: Pour d'autres discussions sur les diminutions de coûts, M. Falardeau aurait peut-être des idées là-dessus.

M. Falardeau: Les points que je pourrais peut-être apporter, monsieur le président, messieurs les sénateurs, c'est que, chez-nous, dans l'industrie du fer depuis 1980-81 il a fallu, comme on a dit chez-nous, nettoyer la boîte.

Apartir d'une force d'employés de 7,100, ou 7,200 employés, il a fallu réduire notre force à environ, 2,600, 2,700, aujoud'hui, ce qui, opérant et vendant notre minerais sous des contrats fermes à long terme, nous a plus ou moins forcé, avec les années, et tout récemment, à réviser ces contrats. Étant donné que nos actionnaires, qui sont américains et utilisateurs, ou consommateurs de notre minerais, ne pouvaient plus payer le prix qu'on leur demandait, qui est encore présentement le prix du lac Érié, dont la tonne de boulettes se vend à $46.75, comparativement au prix mondial, en 1985, de $23.76 en moyenne, et qui, tout récemment, se négocie sur le marché mondial à $23.35.

Donc, chez-nous, sur la Côte nord, ou au Canada, le minerais n'est pas de la même qualité que ce que l'on a pu rencontrer au Brésil. Pour vous donner un exemple bien concret, le minerais que l'on extrait à Labrador City est d'une teneur de 34 p. 100, comparativement à celui du Brésil qui est de 65 et 66 p. 100. A 59 p. 100 on le rejette au Brésil, tandis que nous, on le prend à 34 p.100, on le concentre, on le bonifie, on en fait de la boulette puis on la met sur le marché.

Donc, il a fallu, chez-nous, prendre des mesures drastiques pour arriver à diminuer à nos coûts d'opération. Ce qu'on discute chez-nous, on dit peut-être qu'il y a un exemple que l'on pouvait employer, et essayer de réduire les coûts de la garde côtière, ou les coûts de l'administration de la voie maritime. On parlait tout à l'heure de pilotage. Le pilotage, chez-nous, est obligatoire. Pourquoi ne pas l'avoir au besoin? Nous avons des pilotes qui viennent chez-nous depuis 20 ou 25 ans. Nous savons très bien que les pilotes qui embarquent sur nos bateaux qui transportent le minerais, à travers les Grands Lacs jusqu'à Cleveland, n'ont pas besoin d'asssistance. Ces pilotes ont l'expérience. Pourquoi maintenir une force de pilotes sur le fleuve St-Laurent, quand le travail pourrait se faire autrement.

Un autre exemple que l'on m'a rapporté dernièrement. Pourquoi transporter la nourriture de Québec en hélicoptère 205 pour fournir le port de Sept-Iles?

Alors, on avait des exemples comme ceux-là chez-nous, à l'intérieur d'une entreprise, qu'il a fallu nettoyer, et malgré la situation actuelle à laquelle nous devons faire face comme compétition sur le marché mondial, on est très consciencieux,

[*Traduction*]

Senator Asselin: One moment, please. You are not satisfied with the Minister's offer to hold broad consultations before the regulations arising from clause 4 are implemented?

Mr. Roberge: In our opinion, we should be consulted before the fact. How are we to negotiate prices when other countries are kept in the dark about the charges they will be required to pay?

Senator Asselin: Thank you for presenting an interesting brief.

Mr. Roberge: Perhaps Mr. Falardeau has some other ideas about discussions on cost reductions.

Mr. Falardeau: The point I would like to make is that since 1980-81, the iron ore industry has had to do some housecleaning, as the saying goes.

We have reduced our total workforce from 7,100 or 7,200 employees to the present level of between 2,600 and 2,700 employees. Our company extracts and sells ore under long-term set contracts. Over the years and quite recently, we have been forced to revise these contracts since our shareholders, the Americans who use, our ore found they were no longer able to pay the contract prices. At present, the Lake Erie price for a tonne of ore pellets is $46.75, compared to the 1985 world price of $23.76. Recently, ore pellets were selling on the world market for $23.35 a tonne.

In Canada and on the North Shore, the grade of the ore extracted is not the same as in Brazil. To give you a very good example, the ore mined in Labrador City has an iron content of 34 per cent, compared to the iron content of 65 per cent or 66 per cent found in Brazilian ore. Brazil rejects ore with an iron content of 59 per cent, whereas here in Canada, we take the ore, refine and upgrade it, and convert it into pellets which are then marketed.

We were forced to take drastic measures to reduce our operating costs. Perhaps our example could be followed in an effort to reduce the cost of the Coast Guard or the administrative costs of the Seaway. Earlier on, the subject of piloting was raised. The law requires us to use the services of a pilot. Why not use one only when necessary? Some pilots have been working for us for 20 or 25 years. We know very well that the men who pilot our ore ships through the Great Lakes to Cleveland don't need any assistance. They are experienced navigators. Why maintain a crew of pilots for the St. Lawrence when the work could be done some other way.

Another example was recently brought to my attention. Why use a 205 helicopter to transport food from Quebec City to the port of Sept-Îles?

These are just a few examples of problems which our company had to resolve. Despite the competition we face on world markets, we are convinced that we will pull through, that is if we succeed in cutting our costs and reducing our expenditures

[*Text*]

c'est-à-dire que l'on est très convaincu que l'on va passer à travers l'exercice, en autant que, d'une part, si on réduit nos coûts, ou on réussit à réduire nos dépenses de un demi million, on ne sera pas surchargé du même demi million par une autre source. A ce moment-là, en bon canadien, on dit «changer quatre trente sous pour une piastre».

En fait, c'est un peu les remarques qu'on aimerait apporter à votre comité, à savoir, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité, au lieu d'ajouter une surcharge sur ce qui est déjà chargé, parce que les coûts de port, présentement, représentent, ou d'ap>res ce qui a été collecté chez-nous à notre port privé, représentent environ trois à quatre sous la tonne déjà, pour une tonne de minerais qui part de Sept-Iles, c'est-à-dire qui part des Grands Lacs pour se rendre à Cleveland.

On parle d'un coût d'administration, un coût total, opération et administration de la garde côtière, de 824 millions. On a parlé, à un moment donné, de récupérer 15 p. 100. On a diminué à 7.5 p. 100. C'est 7.5 p. 100 de 824 millions.

Il monte combien de bateaux chez-nous, sur le fleuve St-Laurent, j'imagine que cela devra être réparti, parce que M. Roberge disait tout à l'heure, sur le nombre de bateaux-voyage. Le gros point que nous apportons ici, à votre comité, c'est que l'on ne sait pas ce que cela coûtera. Chez-nous, est-ce que cela coûtera $3, $4 la tonne additionnelle? Est-ce que cela coûtera 50 cents? On dit que l'on est prêt, définitivement, on est d'accord à ce que les efforts soient faits pour réduire le déficit national. Mais, on se pose la question, à savoir: est-ce que les coûts qui seront imposés nous permettront de résister à la vague, ou nous permettront de survivre?

Je vous remercie.

Mr. Roberge, other witnesses have suggested that the bill be withdrawn for further study and consultation. In your brief you have suggested that clause 4 should be "eliminated"—I believe that is the word you used. Mr. Roberge, in your exchange with Senator Asselin, you said that there should be more consultation. What is your position?

M. Roberge: La question de l'article 4 est prévue dans le projet de loi sur les services maritimes. C'est l'adoption d'un principe. Pourquoi adopter un principe aussi important dans un domaine où cela peut faire mal, alors qu'il y a certainement d'autres domaines, au ministère des Transports, ou dans d'autres ministères, où ce principe pourrait être utilisé.

Aux États-Unis, par exemple, ils ont décidé de charger $5 par personne utilisant les services de l'immigration, excepté ceux venant du Mexique ou du Canada. C'est un point de vue. Ils ont probblement accepté le principe, et ils ont choisi un domaine où le touriste ne retournera pas chez-lui, s'il a un $5 à payer, parce qu'il vient d'Europe, puis qu'il a un $5 à payer à l'immigration.

Il me semble que, en se creusant la tête, en discutant, en réfléchissant sur le sujet, il y aurait certainement possibilité de récupérer les montants d'argent en question.

Le sénateur Asselin: Éliminer le pilotage.

M. Roberge: Pas nécessairement.

Le sénateur Asselin: Ce serait d'éliminer le pilotage.

[*Traduction*]

by half a million, without having to pay an extra half million in charges elsewhere. If that were to happen, it would be a little like exchanging four quarters for one dollar.

That's essentially what I wanted to say to your Committee. There should be an alternative to imposing additional charges—because port charges currently represent, according to our figures for our private port, approximately three to four cents per tonne of ore loaded at Sept-Îles and shipped through the Great Lakes to Cleveland.

The total cost of administering and operating the Coast Guard Service has been pegged at $824 million. At one point there was talk of reducing costs by 15 per cent. The figure now mentioned is 7.5 per cent. That's 7.5 per cent of $824 million.

How many ships ply the St. Lawrence? Mr. Roberge referred earlier to the number of trips made by ships on the Seaway. The point we want to stress to your Committee is that as matters now stand we don't know how much it's going to cost us to ship our ore. Will it cost us $3 or $4 more per tonne or will it cost us only 50 cents more? We agree that efforts must be made to reduce the national deficit. However, we wonder whether we can afford to pay these additional charges and whether we will be able to survive.

Thank you.

Monsieur Roberge, d'autres témoins ont suggéré le projet de loi soit retiré pour étude et consultation. Dans votre mémoire, vous avez proposé que l'article 4 soit «éliminé», je crois que c'est le mot que vous avez utilisé. Au cours de votre échange avec le sénateur Asselin, vous avez indiqué qu'il faudrait qu'il y ait davantage de consultation. Quelle est votre position là-dessus?

Mr. Roberge: Clause 4 in the bill really comes down to a matter of principle. Why adopt such an important principle in a sector where it could do more harm than good. Certainly there must be other sectors within the Department of Transport or within other departments where this principle could be applied.

For example, in the U.S., the government decided to charge $5 to people using immigration services. Canadian and Mexican immigrants were exempted. They accepted the principle of charging user fees and decided to apply it to a sector where tourism would not be a deciding factor. A tourist coming in from Europe would pay the $5 rather than return home.

It seems to me that if we put on our thinking caps and discuss this matter, we could certainly come up with ways to raise the necessary capital.

Senator Asselin: You mean by eliminating piloting services?

Mr. Roberge: Not necessarily.

Senator Asselin: What do you mean then?

[*Text*]

M. Roberge: C'est d'utiliser le pilotage quand c'est utile et nécessaire. Ce sera un autre sujet à retenir. Le pilotage a été donné comme exemple.

On discute d'un 7.5 p. 100 de 824 millions, ce qui représente 55 millions. A mon point de vue, cela coûtera environ 20 p. 100 pour récupérer ces montants, surtout avec la difficulté d'application des paragraphes a) et b) de l'article 2. Ce qui veut dire que, sur le 7 p. 100, on va peut-être en récupérer 5, ce qui veut dire 40 millions. Il me semble que dans un budget d'un ministère de 824 millions, ce ne doit pas être une gymnastique tellement difficile d'économiser 5 p. 100.

The Acting Chairman: Are you still insisting that clause 4 be eliminated?

Mr. Roberge: Oui.

The Acting Chairman: I have one more question which is related, because you have used the figure $55 million. How did you arrive at that figure?

M. Roberge: On avait prévu de récupérer 15 p. 100 du 824 millions. Puis, après, il y a peut-être un mois ou deux, ce n'était plus que 7.5 p. 100. Alors, j'ai multiplié le 824 millions par 7.5 p. 100.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Mr. Chairman, I have one brief question. Has the witness made representations over a long period of time to reduce the amount of money he has to pay out to the pilots that he considers unnecessary? Is this the first time he has made this request or has he made it over some period of time?

M. Roberge: Concernant le projet de loi C-75, je suis intervenu dès que j'ai appris l'existence de ce projet de loi, puisque je travaillais à l'Association des mines de métaux depuis le 1er mars 1986. Je crois que ce ne seront pas les seules représentations que je ferai au sujet des coûts du transport pour l'industrie minière, qui coûtent environ, il me semble, 90 millions par année à l'industrie minière de transport.

Le coût du pilotage, représentant 5 p. 100, $1,000 pour une entreprise, est certainement équivalent pour les autres entreprises membres. C'est un prochain sujet que je vais aborder pour essayer de savoir où il y aurait moyen d'économiser ces argents libérant ainsi des argents pour autre chose si, dans le futur, après consultation, un article 4 nouveau est adopté.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): But all of these various people involved have not discovered overnight that pilots are useless, have they? You have not just discovered that they are useless; that they are not necessary except in certain areas, as a result of Bill C-75, have you? You have known it all along, have you not?

Mr. Falardeau: No, this is not the first time, senator. At home we are discussing the costs of pilotage. I know that one of our competitors on the north shore is trying to find a way to avoid using the tugs. One of the ships that goes to his plant comes from Cleveland and gets to the docks without the tugs. Tugs constitute another cost for us that is in addition to the transportation costs.

[*Traduction*]

Mr. Roberge: By using their services only when it is useful and necessary. This is but one example to keep in mind.

We are talking about recovering 7.5 per cent of $824 million, or a total of $55 million. In my opinion, it will cost approximately 20 per cent to recover these amounts, particularly in view of the difficulty in applying subsections (a) and (b) of clause 2. This means that of the 7 per cent, the department will really only be able to recover 5 per cent, or $40 million. It seems to me that it shouldn't be too difficult for a department to trim 5 per cent off an $824 million budget.

Le président suppléant: Insistez-vous toujours pour que l'article 4 soit éliminé?

M. Roberge: Oui.

Le président suppléant: J'ai une autre question à poser, qui est connexe, parce que vous avez cité le chiffre de 55 millions de dollars. Comment êtes-vous arrivé à ce chiffre?

Mr. Roberge: The government had planned to recever 15 per cent of $824 million. Then after a month or two, the figure dropped to 7.5 per cent. Therefore, I multiplied the $824 million by 7.5 per cent.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Monsieur le président, j'ai une brève question à poser. Le témoin demande-t-il depuis longtemps de faire réduire le montant qu'il doit verser aux pilotes qu'il juge inutiles? Est-ce la première fois qu'il présente cette reguête ou le fait-il depuis un certain temps?

Mr. Roberge: I took action as soon as I learned about Bill C-75. I have been working for the Association des mines de métaux since March 1, 1986. I don't believe that these will be the only representations that I will be making regarding the transportation costs of the mining industry. The mining industry currently spends in the neighbourhood of $90 million a year on transportation.

Since piloting services represent 5 per cent of total costs, $1,000 for one company is certainly comparable for other member companies. That's the next subject I intend to look into in order to see whether there is any way to cut costs and thus free up some money for other things, should a new clause 4 be adopted at some point in the future, following consultations.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Mais tous les intervenants n'ont pas découvert du jour au lendemain que les pilotes étaient inutiles, n'est-ce pas? Vous ne venez pas de vous rendre compte qu'ils sont inutiles, qu'ils sont utiles dans certains secteurs seulement, avec le projet de loi C-75, non? Vous le savez depuis longtemps, n'est-ce pas?

M. Falardeau: Non, ce n'est pas la première fois, sénateur. Chez nous, nous discutons des frais de pilotage. Je sais qu'un de nos concurrents sur la rive nord essaie de trouver une façon de ne pas se servir des remorqueurs. Un des navires qui dessert sont usine vient de Cleveland et se rend au quai sans remorqueur. Le remorquage suppose des coûts supplémentaires pour nous, en sus des frais de transport.

[*Text*]

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): In your opinion, will they not cut back on the pilots?

Mr. Falardeau: I think there is a lot of discussion among private enterprise, but there is really no group consultation or discussion done through associations. That is probably one of the main reasons why this matter has not come to our government's attention.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): In your opinion, then, this might bring it to a head and there may be more action taken by all of the parties concerned to put pressure on the government?

Mr. Falardeau: The introduction of clause 4 in Bill C-75 has woken us up; let us put it that way.

The Acting Chairman: To what extent are the members of your association so-called captive clients of the marine mode?

M. Roberge: On peut le comprendre ainsi, parce que la quantité de minerais à transporter ne pourrait pas l'être par train, à partir, par exemple de Sept-Iles, de Port Cartier, du Havre St-Pierre, vu la quantité et les services ferroviaires utilisables à cet endroit. Il n'y a pas de chemin de fer utilisable, comme, par exemple, dans ces cas, et, pour d'autres non plus, il n'y aurait pas de service de train utilisable ou économiquement utilisable.

The Acting Chairman: Thank you. I wish to thank the witnesses for—have you anything further to add?

M. Roberge: Oui, concernant la suggestion de discussion, il me semble que ce ne serait pas difficile de répartir les coûts que représente la garde côtière, le dragage, l'aide à la navigation et le service maritime en général, et de dire, bon, il y a un 50 millions ici, il y a 60 millions là, il y a un autre 80 là. Par exemple, l'installation de bouées nous coûte $500,000 par années. Y a-t-il une entreprise privée qui voudrait le faire, ou s'il y a une entreprise qui voudrait le réaliser à notre place, on va économiser 50 p. 100? Ce sont des choses tout à fait simples, de dire, bon, on a des dépenses de cet ordre dans chacun de ces secteurs, et puis dire: avez-vous des suggestions à faire à ce sujet? Je suis certain que l'entreprise privée va en trouver.

Sur le bord des quais, souvent on a un bateau de Pêche et Océans et un bateau de la garde côtière canadienne, cela fait deux bateaux, deux équipages. L'équipage d'été n'est pas utilisé l'hiver. Alors, il semble que le même équipage pourrait être utilisé 12 mois par année, au lieu d'être six mois en chômage, et un autre six mois, c'est une autre équipe qui vient.

The Acting Chairman: I thank the witnesses, Mr. Roberge and Mr. Falardeau, for an interesting presentation. I would ask the members of the committee to remain for a moment because there is a motion that I would like them to entertain.

It is simply a motion in accordance with section 83 of the regulations, that reasonable travel and accommodation expenses be paid to the Canadian Ports Harbour Commission and L'Association des Mines de métaux du Québec. The third group, the Dominion Marine Association, is located in Ottawa and I have no idea what their expenses are. However, this is a normal consideration and I would ask for a motion to proceed accordingly.

[*Traduction*]

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): A votre avis, réduira-t-on le nombre des pilotes?

M. Falardeau: Je pense qu'on en discute beaucoup dans l'entreprise privée, mais il n'y a pas de consultation ni de discussion entreprises par les associations. C'est probablement une des principales raisons pour lesquelles cette affaire n'a pas été portée à l'attention de notre gouvernement.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): A votre avis, l'affaire en est maintenant arrivé à un point critique et d'autres mesures pourraient être prises par toutes les parties intéressées pour exercer des pressions sur le gouvernement?

M. Falardeau: Disons que l'article 4 du projet de loi C-75 nous a réveillés.

Le président suppléant: Jusqu'à quel point les membres de votre association dépendent du transport maritime?

Mr. Roberge: They could be considered as captives, because the amount of ore in question cannot be transported by rail from Sept-Iles, Port Cartier or Havre St-Pierre, for example, in view of the lack of rail services at these locations. Nor is using the railways economically viable.

Le président suppléant: Merci. J'aimerais remercier les témoins . . . Avez-vous quelque chose à ajouter?

Mr. Roberge: Yes, regarding the proposed topic of discussion, it seems to me that it would not be difficult to divide the costs of coast guard services, dredging operations, piloting and shipping in general—say, for example, $50 million here, another $50 million there and another $80 million there. For example, the government spends $500,000 a year to install buoys. Perhaps it could find a private company willing to cover this expense and thus recover 50 per cent of the costs. It's simply a matter of determining expenditure levels for each sector and then of asking the private sector for suggestions. I'm sure it can come up with some.

Often, Coast Guard and Fisheries and Oceans vessels are docked side by side. Two vessels, with two crews. The summer crew sits idle during the winter. It seems to me that the same crew could be used 12 months a year, instead of having one crew collect unemployment for six months.

Le président suppléant: Je remercie les témoins, MM. Roberge et Falardeau, de leur exposé fort intéressant. Je demanderai aux membres du comité de rester ici un moment parce que j'aimerais qu'ils présentent une motion.

Il s'agit tout simplement de proposer, conformément à l'article 83 du règlement, qu'une indemnité raisonnable pour frais de déplacement et d'hébergement soit versée à l'Association des ports et havres du Canada et à l'Association des mines de métaux du Québec. Le troisième groupe, la *Dominion Marine Association* a son siège social à Ottawa et je n'ai pas la moindre idée des dépenses qu'elle a pu engager. Cependant, il s'agit d'une formalité et je demanderais que l'on fasse cette proposition.

[*Text*]

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): So moved, Mr. Chairman.

The Acting Chairman: I declare the motion carried.

Honourable senators, the next meeting will be held a week from tonight at 8 o'clock.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): J'en fais la proposition, monsieur le président.

Le président suppléant: Je déclare la motion adoptée.

Honorables sénateurs, la prochaine séance se tiendra dans une semaine, à 20 heures.

La séance est levée.

Transport and Communications

Transports et Communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From "l'Association des Mines de métaux du Québec":

Mr. Jean Roberge, Assistant General Manager;

Mr. Claude Falardeau, Director of Corporate Activities, Iron Ore Company of Canada.

From Dominion Marine Association:

Mr. Norman Hall, President.

From Canadian Ports under Harbour Commission:

Mr. C. Ray Lunn, Chairman, Oshawa Harbour Commission;

Mr. F. Gingell, Chairman, Fraser River Harbour Commission;

Mr. J. Simpson, Vice-Chairman, Port of Thunder Bay.

De «l'Association des Mines de métaux du Québec»:

M. Jean Roberge, directeur général adjoint;

M. Claude Falardeau, directeur des affaires de l'entreprise, compagnie Iron Ore du Canada.

De la «Dominion Marine Association»:

M. Norman Hall, président.

De «Canadian Ports under Harbour Commission»:

M. C. Ray Lunn, président, Commission du port d'Oshawa;

M. F. Gingell, président, «Fraser River Harbour Commission»;

M. J. Simpson, vice-président, port de Thunder Bay.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament 1984-85-86

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 3, 1986

Issue No. 19

Fifth proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof"

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature 1984-1985-1986

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 3 juin 1986

Fascicule nº 19

Cinquième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-75, intitulée: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz»

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Lucier
Bielish	MacDonald
Graham	(*Halifax*)
Langlois	Muir
Lawson	*Roblin (or Doody)
*MacEachen	Steuart
(or Frith)	Thériault
Macdonald	Turner
(*Cape Breton*)	

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Lucier substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn, (*June 3, 1986*)

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Stollery. (*June 3, 1986*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Lucier
Bielish	MacDonald
Graham	(*Halifax*)
Langlois	Muir
Lawson	*Roblin (ou Doody)
*MacEachen	Steuart
(ou Frith)	Thériault
Macdonald	Turner
(*Cap-Breton*)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Lucier substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn. (*le 3 juin 1986*)

Le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery. (*le 3 juin 1986*)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, March 13, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion it was—

Resolved in the affirmative".

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 13 mars 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 JUIN 1986
(27)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit, à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Langlois, Steuart, Thériault et Turner. (5)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De la Société de développement économique du Saint-Laurent:

M. Jacques Auger, président;
M. Yvan Desgagné, vice-président et
M. Hugues Morrissette, secrétaire.

De l'Association des marins de la vallée du St-Laurent:

M. Charles Pouliot, président;
M. Jacques Lacasse, membre et
M. Léonce Naud, conseiller.

Du Syndicat international des marins canadiens:

M. Richard Thomasson, vice-président, les Grands Lacs et les eaux intérieures.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 13 mars 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-75, intitulée: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

Le président présente M. Auger qui fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

Le président présente M. Pouliot qui fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

Le président présente M. Thomasson qui fait une présentation et répond aux questions.

L'honorable sénateur Graham propose

QUE, conformément à l'article 83 du Règlement, des dépenses raisonables de déplacement et de logement soient payées à l'Association des marins de la vallée du St-Laurent, la Société de développement économique du St-Laurent et le Syndicat international des marins canadiens.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 3, 1986
(27)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

Present: The Honourable Senators Graham, Langlois, Steuart, Thériault and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the St. Lawrence River Economic Development Group:

Mr. Jacques Auger, President;
Mr. Yvan Desgagné, Vice-President;
Mr. Hugues Morrissette, Secretary.

From the "l'Association des marins de la vallée du St-Laurent":

Mr. Charles Pouliot, President;
Mr. Jacques Lacasse, member;
Mr. Léonce Naud, counsel.

From the Seafarers' International Union of Canada:

Mr. Richard Thomasson, Vice-President, Great Lakes and Inland Waters.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated March 13, 1986, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-75, intituled, "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof."

The Chairman introduced Mr. Auger, who made a presentation and, with his fellow witnesses, answered questions.

The Chairman introduced Mr. Pouliot, who made a presentation and, with his fellow witnesses, answered questions.

The Chairman introduced Mr. Thomasson, who made a presentation and answered questions.

The Honourable Senator Graham moved,—

THAT in accordance with Rule 83, reasonable sums for living and travel expenses be paid to the St. Lawrence River Economic Development Group, the "Association des marins de la vallée du St Laurent" and the Seafarers' International Union of Canada.

A 21 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

At 10:10 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, le mardi 3 juin 1986

[*Text*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour examiner la teneur du projet de loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz«.

Le sénateur Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons ici avec nous ce soir les représentants de la Société de développement économique du Saint-Laurent, par M. Jacques Auger, président, le Capitaine Yvan Desgagnés, vice-président et M. Hugues Morrissette, secrétaire.

Je cède la parole à M. Auger notre premier témoin.

M. Jacques Auger, président de la Société de développement économique du Saint-Laurent: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, nous vous remercions, tout d'abord, les honorables sénateurs, membres du comité sénatorial permanent des Transports et des Communications, de nous avoir invités à exprimer nos points de vues relativement à la nouvelle politique gouvernementale de recouvrement des frais de la Garde-cotière directement des usagers.

J'aimerais d'abord indiquer plus en détail ce qu'est la SODES, appellé la Société de développement économique du St-Laurent, et de son nom anglais, The St.-Lawrence River Economic Development Council. C'est une corporation à but non lucratif, dont l'objet est de favoriser le commerce maritime dans l'axe du St-Laurent. En d'autre mots, c'est une forme de chambre de commerce qui a pour limite le territoire du Saint Laurent, plutôt qu'un territoire conventionnel, type ville ou région.

Le rôle de la SODES consiste, d'une part, à représenter ses membres dans tous les grands dossiers qui influencent les courant économiques touchant le domaine du commerce maritime et, d'autre part, à faire connaître et à promouvoir le St-Laurent comme grand axe de commerce international.

De plus, la Société agit comme centre d'information et de réflextion pour les principales tendances des marchés mondiaux et pour les grands problèmes auxquels doivent faire face ses membres.

Avant de vous faire part de la position de la SODES concernant le projet de loi C-75, j'aimerais rappeler que la SODES est une nouvelle organisation qui a été fondée à la fin du mois de novembre 1985 et, partant, une organisation naissante aux moyens très limités. Nous sommes, cependant, conscients de l'importance du rôle des gouvernements dans le transport maritime au Canada; c'est pourquoi nous avons tenu à venir informer le Sénat de nos préoccupations relatives à la volonté du gouvernement d'instaurer un régime de frais aux usagers dans le domaine maritime.

La conjoncture économique affectant les transports maritimes a évolué plus rapidement au cours des dernières années;

TÉMOIGNAGES

Ottawa, Tuesday, June 3, 1986

[*Traduction*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today at 8:00 p.m. to examine the subject-matter of Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Senator Langlois (*Chairman*) is in the chair.

The Chairman: Honourable Senators, we have with us here tonight the representatives of the St. Lawrence River Economic Development Council: Mr. Jacques Auger, the president, Captain Yvan Desgagnés, the vice-president, and Mr. Hugues Morrissette, the secretary.

Mr. Auger, our first witness, has the floor.

Mr. Jacques Auger, president of the St. Lawrence River Economic Development Council: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, we thank you, Honourable Senators, members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, for having invited us to express our views on the new government policy of direct user defraying of Coast Guard costs.

I would first like to indicate in greater detail what is the SODES, the Société de Développement Economique du Saint-Laurent, known in English as the St. Lawrence, River Economic Development Council. It is a non-profit corporation, the purpose of which is to promote shipping in the St. Lawrence corridor. In other words, it is a kind of chamber of commerce operating within the territory of the St. Lawrence rather than a conventional city or regional type of territory.

The role of the SODES is, on the one hand, to represent its members in all important matters affecting economic trends in connection with shipping, and, on the other hand, to publicize and promote the St. Lawrence as a great international trade axis.

Furthermore, the Council acts as an information center and think tank on major world market trends and problems confronting its members.

Before informing you of the position of the SODES on Bill C-75, I would like to remind you that the SODES is a new organization, established in late November 1985, and consequently, an embryonic organization with very modest means. We are, however, aware of the importance of the role of government in maritime transportation in Canada, and that is why we have taken the trouble to come here and inform the Senate of our concerns about the Government's desire to establish a system of user fees in the shipping industry.

The economic context of the shipping industry has undergone a particularly rapid evolution in recent years. One needs

[*Text*]

qu'il suffise de mentionner la baisse de demande de minerai de fer canadien et l'accroissement de l'offre provenant de pays où les coûts de productions sont moindres, facteurs qui ont contribué à la diminution du transport du minerai sur le St-Laurent.

Pour ce qui est du grain, la situation actuelle en est une de surplus où l'offre surpasse la demande d'environ 30 p. 100, à l'échelle mondiale. Sombres horizons pour les transporteurs des lacs, pour qui le grain constitue une partie importante de leur commerce. Quant au charbon, la concurrence est toujours ferme, les prix dérisoires et les énergies substitut, tels le pétrole et le gaz, sont à un prix si bas qu'elles n'offrent pas d'encouragement à la substitution ou à l'accroissement des tonnages traditionnels de charbon. Encore là, peu d'espoir pour une croissance des mouvements de charbon sur le St-Laurent, à court ou même à moyen terme.

Quant aux marchandises générales, nous notons une certaine croissance qui est largement due à l'efficacité des lignes maritimes et à l'effort constant des chemins de fer canadiens pour augmenter leur efficacité. Néanmoins, la concurrence est forte et nous devons rester sur le qui-vive afin d'être prêt à concurrencer les effets découlant de la déréglementation des porte-conteneurs circumnaviguant toutes les mers du globe.

A titre d'exemple, le système du St-Laurent est la voie navigable en Amérique du Nord dont les charges aux usagers sont les plus élevées. A titre de comparaison, les réseaux canalisés de l'Ohio et du Mississipi sont pratiquement libres de toutes charges. Or, le commerce sur le Système Grands lacs-St-Laurent est déjà très fragile en raison des difficultés financières sérieuses éprouvées par plusieurs armateurs des Grands lacs et du St-laurent, suite à une diminution importante des tonnages enregistrés au cours des dernières années.

On a enregistrée entre 1984 et 1985, le plus fort déclin, d'une année à l'autre, dans le trafic de la Voie maritime depuis son ouverture en 1959, soit une chute de plus de 10 millions de tonnes de Montréal au lac Ontario et de plus de 12 millions dans la section de Welland. Cette décroissance s'effectue en plein durant une période où la croissance du produit national brut oscille autour de 4.5 p. 100.

Le mode de transport par eau doit subir également la concurrence des autres modes de transport qui offrent des services substituts, et en particulier je note le chemin de fer, pour qui le document «Aller sans entrave», préconise des taux non compensatoires, ce qui pourrait avoir un effet néfaste sur la position concurrentielle du mode maritime, laquelle position, comme je l'ai déjà indiqué, est déjà précaire.

La concurrence des voies de pénétration américaine, tel le Mississippi d'une part et la liaison ferroviaire entre l'hinterland et les ports de la côte Atlantique d'autre part, devrait préoccuper l'industrie maritime canadienne, d'autant plus que le vent de déréglementation qui a soufflé sur elle, combiné aux efforts de concentration des activités, ont diminué de façon substantielle leur prix de revient.

L'industrie maritime sur le fleuve St-Laurent fait face à des augmentations de coût répétées à un moment où l'on se pose de sérieuses questions quant à son avenir. Le gouvernement canadien a récemment accordé une augmentation substantielle de

[*Traduction*]

only mention the decline in demand for Canadian iron ore and the increased supply from countries with lower production costs, which have led to a decline in ore transportation on the St. Lawrence.

With respect to grain, there is currently a worldwide surplus of supply over demand in the range of 30 per cent, a grim outlook for the Great Lakes shippers, who depend on grain for a significiant part of their business. As for coal, competition remains tight, prices are ridiculously low, and energy substitutes like oil and gas are priced so low that there is no encouragement to substitute coal or increase the usual tonnage. Here, as well, there is little hope of increased coal movements on the St. Lawrence in the short or even medium term.

As for general commodities, we note some growth, which is largely due to the efficiency of the shipping lines and the continuing efforts by Canadian railways to improve their efficiency. Nevertheless, the competition is strong and we must remain alert so as to be ready to contend with the effects of deregulation of American railways and trucking and the advent of huge container ships circumnavigating all the oceans of the world.

For example, the St. Lawrence system is the navigable route with the highest user charges in North America. By way of comparison, the canal systems in Ohio and Mississippi are virtually toll free. Yet trade in the Great Lakes-St. Lawrence system is already very shaky because of the serious financial difficulties experienced by a number of Great Lakes and St. Lawrence shipping firms as a result of the significant decline in registered tonnage in recent years.

Between 1984 and 1985 we saw the largest year-to-year decline in traffic on the Seaway since its opening in 1959, a fall of more than 10 million tonnes between Montreal and Lake Ontario and of more than 12 million in the Welland division. This decrease occurred right in the middle of a period in which the gross national product was growing at around 4.5 per cent.

Water transport must also face competition from other means of transport offering substitute services, and in particular the railways. The document "Freedom to Move" recommends that railway rates be non-compensatory, This could have a negative effect on the competitive position of maritime transport, which, as I have indicated, is already in a precarious position.

Competition from U.S. transit routes such as the Mississippi or the rail links between the hinterland and the Atlantic Coast ports is a constant source of concern to the Canadian shipping industry, especially since the winds of deregulation, combined with the concentration of operations, have substantially lowered their costs.

The St. Lawrence shipping industry faces repeated cost increases at a time when serious questions are being raised about its future. The Canadian government recently granted a substantial increases of 25 per cent in pier and port dues for

[*Text*]

25 p. 100 des droits de quais et de ports pour les ports administrés par le ministre des Transports. Le projet de loi C-75 est dans la phase finale du processus législatif et aménera également des frais additionnels pour l'usager.

De plus, la voie maritime a augmenté ses tarifs de 7 p. 100 tandis que la Commission canadienne des Transports a recommandé une augmentation de 9.2 p. 100 des taux de pilotage, recommendation qui n'est pas encore en vigueur. En somme, ces organisme fédéraux ont tous augmenté leurs droits dans un pourcentage bien supérieur au taux d'inflation du pays.

En plus des augmentations imposées par les gouvernements et comme toute autre entreprise commerciale, l'armateur fait face à l'augmentation de ses coûts d'exploitation.

Tous ces facteurs viennent affaiblir la position concurrentielle du transport maritime sur fleuve le St-Laurent, plutôt que de favoriser l'utilisation de cette ressource unique au monde qui assure un mode de transport à un moindre coût et le plus économique du point de vue de la consommation d'énergie.

Nous aimerions donc sensibiliser les gouvernements et le public en général sur le fait qu'il faille considérer ce fleuve comme un actif à mettre en valeur plutôt qu'un placement sur lequel on doit récolter ou qui doit produire un retour sur investissement, ou tout au moins, faire les frais de son développement.

Pendant l'étude du projet de loi C-75 et bien auparavant, certains ont prétendu que l'un des buts de l'article 4 de ce projet de loi était de rétablir une forme d'équité entre les deux régions maritimes du pays, soit la côte Est et le St-Laurent. Les représentants de la côte Est se plaignent depuis plusieurs années du fait que les services d'aides à la navigation et de brise-glace soient gratuits sur le St-Laurent, ce qui constitue selon eux une forme de subside qui contribue à l'essor de cette voie d'eau au détriment des ports de la côte Est.

Ces gens prétendent qu'en exigeant un tarif pour ces services de la garde côtière, l'on rétablira l'équité entre les deux régions. Je crois, monsieur le président, que cette approche ne montre qu'une partie de l'équation et qu'elle cache la globalité des faits qui, selon nous, serait nécessaire pour compléter l'équation. Nous incitons donc ici, par votre entremise, le gouvernement à démontrer son impartialité en complétant lui-même l'équation afin d'y introduire l'impact des subsides suivants qui eux, semblent à tout le moins favoriser les ports des Maritimes à savoir, Atlantic and Eastern Grain and Flour Subsidies, le Maritime Freight Rates Act et l'Atlantic Region Freight Assistance Act. Les derniers chiffres en notre possession indiquent un montant total pour l'exercice financier de 1985-1986 de $110,400,000.

Avant même d'imposer un recouvrement des coûts de la garde côtière, nous croyons que le gouvernement devrait mettre de l'avant des programmes de réduction des coûts de la garde côtière et entre autres, donner suite aux recommandations du groupe de travail Nielsen qui, en outre, a suggéré ce qui suit en ce qui concerne la garde côtière et je cite:

> La Garde-côtière du Canada essaie actuellement de fournir des services presque illimités, faute de politique

[*Traduction*]

ports under the jurisdiction of the Department of Transport. Bill C-75 is in the final phase of the legislative process and it will likewise lead to additional costs for users.

Furthermore, the Seaway has increased its rates by 7 per cent, while the Canadian Transport Commission has recommended a 9.2 per cent increase, still to be implemented in pilotage fees. In short, these federal agencies have all increased their fees by a percentage considerably higher than the country's inflation rate.

In addition, to the increases imposed by governments, the ship owners, like all other business firms, face increases in their operating costs.

All of these factors serve to weaken the competitive position of maritime transport on the St. Lawrence, instead of promoting the use of a resource that is unique in the world, which assures a means of transport at the least cost and the greatest savings from the standpoint of energy consumption.

We would therefore like to increase awareness among governments and the general public of the fact that this river should be considered an asset to be developed, and not an investment to be pocketed or something that is supposed to produce a return on investment or at the very least bear its own development costs.

During the study of Bill C-75 and for quite some time before that, some people claimed that one of the purposes of section 4 of this bill was to re-establish a kind of equity between the two maritime regions of this country, the East Coast and the St. Lawrence. The East Coast representatives have been complaining for several years about the fact that navigational aids and ice-breakers are provided free of charge in the St. Lawrence, which, they say, is a form of subsidy that contributes to the expansion of that waterway to the detriment of the East Coast ports.

These people argue that by requiring payment for these Coast Guard services, we will re-establish equity between the two regions. I believe, Mr. Chairman, that this approach focuses on only one part of the equation and ignores all the other facts that, in our view, are required to balance the equation. We therefore urge the government, through you, to demonstrate its impartiality by balancing the equation itself so as to take account of the impact of the following subsidies, which, to say the least, appear to favour the ports in the Maritimes: the Atlantic and Eastern Grain and Flour Subsidies, the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. The most recent figures in our possession indicate a total amount for the 1985-86 fiscal period of $110,400,000.

Even before imposing the recovery of Coast Guard costs, we think the government should give priority to programs designed to reduce Coast Guard costs and, in particular, implement the recommendations of the Nielsen task force, which went on to suggest the following with respect to the Coast Guard, and I quote:

> "The Canadian Coast Guard is currently trying to provide almost limitless services in the absence of either

[*Text*]

ministérielle ou de frais de service qui permettraient d'exercer un contrôle sur les dépenses du programme, et en l'absence d'un rapport bien défini entre sa mission et son budget.

Nous recommandons également que l'on étudie la privatisation de certaines fonctions de la Garde-côtière tels la pose des bouées, le sondage et le dragage, afin d'amener à l'intérieur de ces fonctions une production accrûe et du fait même, une réduction des coûts.

Après tout, monsieur le président, si vous nous demandez de payer la note, vous devez du même coup nous permettre d'avoir un mot à dire dans le processus.

La conjoncture économique affectant le transport maritime sur le St-Laurent est des plus précaire en ce moment et il ne semble pas y avoir de possibilité de relance dans un avenir prochain. La concurrence des autres réseaux moins taxés tel le Mississippi est en croissance et celle des autres modes de transport tel le chemin de fer est rehaussée du fait de l'intégration des chemins de fer américains, de la libéralisation et de l'augmentation de l'efficacité de ce mode de transport tant au Canada qu'aux États-Unis.

Le mode de transport maritime qui de fait est le plus efficace en ce qui a trait à la consommation d'énergie, subit des augmentations de coûts démesurées comparativement à sa concurrence. En effet, comme je l'ai dit tantôt, trois organismes fédéraux relevant du ministère des Transports ont imposé des augmentations de tarifs de deux à sept fois supérieurs au taux d'inflation du pays. A ces coûts viennent s'ajouter des augmentations démesurées dans le domaine des assurances, des coûts d'inspection de navires, des salaires d'équipage, etc. L'armateur doit les absorber ou les faire payer aux clients, ce qui le rend encore moins compétitif.

Donc, devant un avenir économique incertain, une concurrence accrûe venant tant des États-Unis que du Canada et une augmentation rapide des coûts, il nous apparaît que la décision du gouvernement de taxer encore plus ce mode de transport arrive à tout le moins à un très mauvais moment et pourrait avoir des conséquences désastreuses sur la santé de l'industrie maritime qui est des plus précaire en ce moment.

Afin d'éviter ces conséquences, nous croyons qu'il serait plus sage pour le gouvernement d'entreprendre les études qui s'imposent afin d'évaluer l'impact des mesures proposées sur l'industrie maritime avant même de demander au Parlement d'entériner des mesures législatives pouvant avoir de si grandes répercussions.

Compte tenu de la conjoncture économique défavorable, d'une concurrence accrûe des autres modes de transport ainsi que des autres voies navigables et des augmentations de coûts imposées dans d'autres domaines de juridiction du ministre des Transports, nous recommandons que l'article 4 soit retiré du projet de loi C-75 et ne soit pas considéré avant qu'une étude approfondie sur l'impact de ces divers modes d'application possibles n'ait été effectuée et avant que l'économie générale du transport maritime ne se soit améliorée.

De plus, afin de contenir et/ou de diminuer les dépenses et dans le but d'amener un bilan financier amélioré des opérations de la Garde-côtière, nous recommandons: Premièrement,

[*Traduction*]

departmental policies or service charges to control program expenditures, and without a well-defined relationship between its mission and its budget."

We are also recommending that a study be made of the privatization of certain Coast Guard duties, such as the installation of buoys, sounding, and dredging, so that in so far as these duties are concerned, productivity will be increased and costs reduced.

After all, Mr. Chairman, if you are asking us to pay the bill, you will at the same time have to allow us to have some say in the process.

The economic conjuncture confronting maritime transportation on the St. Lawrence is extremely precarious at this time, and there does not seem to be any possibility of recovery within the near future. Competition from other, less regulated systems like the Mississippi is growing, and competition from other modes of transport like the railways is heightened by virtue of the integration of the U.S. railroads, and the deregulation and increased efficiency of this mode of transport in both Canada and the United States.

The mode of maritime transport that is in fact most efficient in terms of energy consumption is suffering disproportionate cost increases in comparison with its competition. In effect, as I said previously, three federal agencies operated by the Department of Transport have imposed rate increases two to seven times higher than the inflation rate in this country. In addition to these costs, there are disproportionate increases in insurance, ship inspection costs, crew salaries, etc. Ship owners must absorb these costs or make their clients pay them, further lessening their competitiveness.

Thus, faced with an uncertain economic future, increased competition in both the United States and Canada, and rapidly increasing costs, it appears to us that the government's decision to increase even further the charges on this mode of transport comes, to say the least, at a very bad time and could have disastrous consequences on the health of the shipping industry, which is extremely precarious at present.

To avoid these consequences, we believe it would be wiser for the government to undertake the necessary studies to assess the impact of these proposed measures on the shipping industry, before asking Parliament to adopt legislation that could have such major repercussions.

In view of the unfavourable economic conjuncture, increased competition from other modes of transportation and other shipping routes, and cost increases imposed in other areas under the jurisdiction of the Minister of Transport, we recommend that section 4 be withdrawn from Bill C-75 and not be considered before a detailed study on the impact of these various possible applications has been carried out and there has been an improvement in the general maritime transportation economy.

Furthermore, in order to contain and/or reduce expenditures, and to improve the financial balance sheet for Coast Guard operations, we recommend: Firstly, that the Minister of

[*Text*]

que le ministre des Transports transmette aux intéressés les études d'impact économique sur lesquelles il se fonde en décidant d'imposer des frais supplémentaires. Nous demandons également qu'une répartition régionale détaillée des dépenses actuelles de la Garde-côtière s'effectue.

Deuxièmement, que le Sénat demande au gouvernement la mise sur pied d'un comité de privatisation ayant pour mandat d'examiner la pertinence de privatiser certains services actuellement offerts par la Garde-côtière, notamment le déglacage, la pose ou l'enlèvement des bouées, le dragage, le sondage, etc.

Troisièmement, qu'un groupe indépendant et extérieur à la Garde-côtière examine à fond les allégations du comité Nielsen en ce qui a trait notamment à l'absence de politiques ministérielles qui permettraient d'exercer un contrôle sur les dépenses et d'un rapport bien défini entre sa mission et son budget.

Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je vous remercie.

Le président: Merci M. Auger. Sénateur Thériault, vous avez la parole.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin principal qui vient de nous faire la lecture de ses recommendations ou il se situe par rapport à l'optique du ministère des Transports. Le secrétaire parlementaire du ministère des Transports, lors d'une réunion de ce comité il y a deux ou trois semaines nous a dit que presque tous les organismes qui ont témoigné devant le comité législatif de de la Chambre des communes approuvaient la proposition du ministère des Transports et, en général, en ce qui nous concerne, l'article 4 de la loi.

M. Auger: Monsieur le président, nous sommes une des organisation qui a comparu devant le comité législatif de la Chambre des Communes sur les transports et les communications. Je n'ai certainement pas soutenu d'arguments différents de ceux d'aujourd'hui. Les gens qui me précédaient et qui ont témoigné par la suite cette journée-là n'étaient pas nécessairement complètement d'accord avec l'article 4 du projet de loi C-75. Par contre, je voudrais ajouter, si vous me le permettez que nous ne nous opposons pas à l'intention du gouvernement de diminuer son déficit et par le fait même de recouvrer certains de ses coûts.

Par contre, nous nous opposons au fait qu'on nous demande ici d'endosser un chèque en blanc, sans nous dire exactement si des analyses d'impacts économiques ont été entreprises. On nous a donné des chiffres, 15 p. 100, 20 millions, mais sans nous dire exactement leur teneur détaillée. Donc, nous nous basons un peu là-dessus pour s'opposer au fait qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact économique.

Deuxièmement, le temps ne peut pas être plus mal choisi, c'est une période décroissante au niveau du trafic maritime, contrairement au produit national brut. Le produit national brut augmente de 4.5 p. 100, le tonnage sur la voie maritime diminue comme jamais auparavant depuis l'ouverture de la voie maritime.

Donc, on dit que c'est un chèque en blanc et on voudrait savoir l'impact. Notre demande est assez raisonnable. Deuxiè-

[*Traduction*]

Transport make available to the interested parties the economic impact studies on which he is basing his decision to impose supplementary costs. We also ask that a detailed regional breakdown of current Coast Guard expenditures be carried out.

Secondly, that the Senate ask the government to establish a committee on privatization with a mandat to examine the relevance of privatizing certain services currently offered by the Coast Guard, in particular ice-breaking, installation and removal of buoys, dredging, sounding, etc.

Thirdly, that a group separate and apart from the Coast Guard conduct a detailed examination of the allegations of the Nielsen task force dealing with the absence of departmental policies to control expenditures and a well-defined relationship between its mission and its budget.

Mr. Chairman, Messrs Senators, I thank you.

Mr. Chairman: Thank you, Mr. Auger. Senator Thériault, you have the floor.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I would like to ask the main witness, who has just read us his recommendations, what his position is on the point of view of the Department of Transport. The parliamentary secretary to the Minister of Transport, during a meeting of this committee two or three weeks ago told us that almost all of the agencies that had testified before the parliamentary committee of the House of Commons had supported the proposal of the Department of Transport, and, in general, as far as we are concerned, section 4 of the Act.

Mr. Auger: Mr. Chairman, we are one of the organizations that appeared before the parliamentary committee of the House of Commons on transport and communications. I certainly did not put forward any arguments different from those today. The people who preceded me and who testified on that day were not necessarily in complete agreement with section 4 of Bill C-75. On the other hand, I would like to add, if I may, that we do not oppose the government's plan to reduce its deficit and in so doing recover some of its costs.

However, we are opposed to the fact that we are being asked here to endorse a blank cheque without being told exactly whether economic impact analyses have been undertaken. We have been given figures, 15 per cent, 20 million, but without being told their precise content in detail. So the basis to some degree of our opposition is that there has not been any economic impact study.

Secondly, the timing could not be worse; this is a period when the level of shipping is declining, in contrast to the gross national product. The gross national product is increasing by 4.5 per cent, the tonnage on the Seaway is decreasing as it never has since the opening of the Seaway.

So, we say it is a blank cheque and would like to know the impact. Our request is quite reasonable. Secondly, our indus-

[*Text*]

mement, nous vivons une situation économique et financière précaire, notre industrie, qui est vitale à ce pays, souffre dans le moment. Ce n'est pas le temps de la faire souffrir encore plus, donc prouvez-nous qu'il n'y aura pas d'impact néfaste; troisièmement, surveillez constamment l'économie et attendez un meilleur moment. Ensuite, oui cela sera correct.

Le sénateur Thériault: Je ne sais pas si M. Auger sait que je suis du Nouveau-Brunswick et que je trouve étrange la position qu'il recommande. Vous semblez dire au gouvernement: acceptez le rapport Nielsen, faites payer aux gens de l'Atlantique le coût de la Garde-cotière; recouvrez une partie des coûts du ministère des Transports, mais ne nous touchez pas. C'est ce que je lis dans votre mémoire. Je vous pose la même question qu'aux autres témoins qui ont témoigné au nom d'autres organismes ce soir, si vous voulez vraiment qu'on réduise le déficit, qu'on recouvre une partie des coûts, est-ce que vous nous dites de le faire tout en vous épargnant?

Est-ce que vous ne soutenez pas plutôt la position suivante: touchez-nous, mais recommandez quelque chose. Ne dites-vous pas que vous acceptez la formule Nielsen en ce qui a trait a la Garde-cotière, mais que vous ne désirez pas payer plus pour la voie maritime? Alors, déjà le ministère des Transports parle de 20 millions de dollars. Quelle partie de ce 20 million de dollars êtes-vous prêt à payer?

M. Auger: Premièrement, l'on dit que ce n'est pas le bon moment d'ajouter des frais à cette industrie maritime. Deuxièmement, le principe que le gouvernement avance de récupérer des coûts devrait être fait en connaissance de cause de l'impact économique de ces coûts. Troisièmement, vis-a-vis la Garde-côtière, on devrait mettre de l'avant les recommandations du comité Nielsen d'y accomplir un ménage, de diminuer le service si on en est capable et de privatiser certaines fonctions afin d'augmenter l'efficacité; après cela, on verra. Je vous dis qu'il ne serait peut-être pas trop difficile de diminuer les coûts de la Garde-côtière de 10 p. 100; si vous le faites, vous récolterez 10 p. 100 de moins sur 825 millions, ce qui donne 82 millions, donc beaucoup plus que le 20 million dont on parle. Donc, plutôt que d'ajouter des frais à l'usager, on préconise de diminuer les coûts.

Le sénateur Thériault: La garde-cotière Dans quel domaine est-ce que nous couperojns les dépenses? Par exemple, est-ce que cela sera dans celui des pêches ou de la défense?

M. Auger: Le groupe de travail Nielsen avait un tas d'experts, beaucoup plus que la SODES puisse se payer; ils ont étudié le sujet et ont souligné le travail à accomplir. On a cité textuellement monsieur Nielsen. Donc s'il dit cela, je dois croire qu'il le fait en connaissance de cause et j'incite les gens en autorité de mettre en pratique ce que monsieur Nielsen a dit.

Le sénateur Thériault: Monsieur Nielsen ne recommande pas seulement de couper les coûts de la Garde-côtière mais aussi ceux du gouvernement. Il recommande de couper le coût des brise-glace, des quais, des ports. Alors, on ne peut pas choisir; soit que l'on accepte le rapport Nielsen de couper 80 millions du budget de la Garde-côtière et on ne touche pas le reste. En ce qui a trait à la Garde-côtière, citez le rapport Nielsen.

[*Traduction*]

try, a vital one for this country, is in a precarious economic and financial situation, and is suffering at present. This is not the time to increase its suffering, so prove to us that there will not be any harmful impact. Thirdly, keep a close watch on the economy and wait for a better time. Then yes, it will be all right.

Senator Thériault: I don't know whether Mr. Auger knows this, but I am from New Brunswick and I find the position he is recommending strange. You seem to be telling the government: accept the Nielsen report, make the people in the Atlantic provinces pay the cost of the Coast Guard, recover part of the costs of the Department of Transport, but don't touch us. That is what I read in your brief. I am going to ask you the same question I asked the other witnesses who testified on behalf of other agencies tonight: if you really want to reduce the deficit, and to defray part of the costs, are you telling us to do that without touching you?

Or are you not putting forward the position, touch us, but recommend something? Are you not saying that you accept the Nielsen formula with respect to the Coast Guard, but saying pay more for the Seaway? So, the Department of Transport is already talking about 20 million dollars. What part of this 20 million dollars are you prepared to pay?

Mr. Auger: Firstly, we are saying that this is not the right time to add to the costs of this shipping industry. Secondly, the principle of cost recovery being put forward by the government should be advanced with full knowledge of the economic impact of these costs. Thirdly, with respect to the Coast Guard, we should implement the Nielsen task force recommendations to carry out a housecleaning, to cut back on the service if that is possible, and to privatize certain functions in order to increase efficiency; and after that we will see. I am saying that it might not be too difficult to reduce the costs of the Coast Guard by 10 per cent; if you do so, you will collect 10 per cent less on 825 million, which results in 82 million, much more than the 20 million that is being talked about. So rather than add to the users' costs, we are advancing decreasing the costs.

Senator Thériault: In what areas will we cut expenses? For example, would it be in fisheries, or defence?

Mr. Auger: The Nielsen task force had a large number of experts, a lot more than the SODES can pay; they studied the matter and drew attention to the work to be done. We quoted Mr. Nielsen word for word. So if he says that, I have to believe he is doing it with full knowledge, and I urge the people in authority to implement what Mr. Nielsen has said.

Senator Thériault: Nr. Nielsen is recommending not only cutting the costs of the Coast Guard, but also those of the government. He recommends cutting the cost of ice-breakers, wharves, and ports. So you can't choose between accepting the Nielsen report and cutting 80 million from the Coast Guard budget and not touching the rest. With respect to the Coast Guard, quote the Nielsen report.

[*Text*]

M. Auger: C'est ce que l'on a fait.

Le sénateur Thériault: Moi, je vais suggérer, monsieur le président, que sur les côtes de l'Atlantique, on abandonne les subsides complètement, que l' on arrête de casser la glace sur le St-Laurent, et partout ailleurs et Halifax et St-Jean vont survivront sans problème. Alors, si vous ne voulez pas que le gouvernement s'implique, cela fait notre affaire. Il n'y aura pas de brise-glace dans le St-Laurent et les ports de mer de St-Jean et d'Halifax seront ouverts durant toute l'année; donc, il n'y aura pas de compétition et pas de subventions de la part du gouvernement.

M. Auger: On veut aider le gouvernement a diminuer son déficit et l'on préconise des méthodes pour y arriver.

Le sénateur Thériault: Sur le dos des autres.

M. Auger: Pas du tout, dans le St-Laurent pour commencer si le vous voulez.

Le sénateur Thériault: Merci monsieur.

Senator Graham: When you appeared before the legislative committee of the House of Commons, you said you would recommend eliminating clause 4. Is it a deletion that you want until you and the government authorities and others have had an opportunity to study the impact of these particular regulations?

Mr. Auger: This has always been our position. We have always said that we want to know what the impact is. Of course, if the impact upon the industry is unreasonable, then we would have to be against it. However, if the impact demonstrates that there is very little impact or if the economic conditions at the moment are such that it will not drastically affect the maritime commerce on the St. Lawrence, then we would be positively considering the motion.

However, before we sign the blank cheque, we want to know what the number and the impact will be.

Senator Graham: Supposing it was not a blank cheque and my question is following upon what Senator Thériault was talking about. Do you have in mind a percentage figure of what you would be prepared to pay?

Mr. Auger: No, for the main reason that we have not seen what the impact of that will be, which is what we have said all along. Not only the impact of the coastguard services but the impact must be looked at globally. I just mentioned to you that there is a series of increases. They might well be legitimate in their own right; I don't know, but I can tell you that coupling that with the rest of the impact that we have to suffer at the present time, and considering what I know of the health of the industry or the lack of health at the present time and the very precarious position that the maritime industry is in at the present time, there is nothing here that will help. In fact, it will compound the problem so that we could have drastic repercussions. That is all I am saying.

I am also saying that the government should go ahead and make the proper analysis, since they have the people to do that, and come up with a measure of the impact and then give us the

[*Traduction*]

Mr. Auger: That is what we did.

Senator Thériault: I am going to suggest, Mr. Chairman, that on the Atlantic coast subsidies be abandoned altogether, and that we stop ice-breaking on the St. Lawrence and everywhere else, and Halifax and Saint John will survive, no problem. So, if you do not want the government to be involved, that's just what we need. There will be no ice-breaker in the St. Lawrence and the ocean ports of Saint John and Halifax will be open all year round, so there will be no competition and no subsidies on the part of the government.

Mr. Auger: We want to help the government reduce its deficit and we are proposing some ways to do that.

Senator Thériault: On the backs of others.

Mr. Auger: Not at all, in the St. Lawrence, to begin with, if you will.

Senator Thériault: Thank you, sir.

Le sénateur Graham: Lorsque vous avez comparu devant le comité législatif de la Chambre des communes, vous avez déclaré que vous recommanderiez la suppression de l'article 4. Cela avait-il pour but de retarder l'application de cette disposition jusqu'à ce que vous et les autorités gouvernementales et autres aient eu l'occasion d'en étudier les conséquences?

M. Auger: Nous avons toujours préconisé l'élimination de cette disposition, et toujours dit que nous voulions en connaître les conséquences. Évidemment, si ces dernières ne sont pas raisonnables pour notre industrie, nous devrions nous opposer à l'article 4. Toutefois, s'il était démontré que les conséquences seraient minimes ou encore, si les conditions économiques du moment étaient telles que cette disposition ne perturberait pas gravement le commerce maritime sur le Saint-Laurent, nous serious prêts à modifier notre position.

Toutefois, avant de signer un chèque en blanc, nous aimerions connaître les résultats et les conséquences de cet article 4.

Le sénateur Graham: Supposons qu'il ne s'agisse pas d'un chèque en blanc, et ma question découle des propos du sénateur Thériault, avez-vous une idée du pourcentage que vous seriez prêts à payer?

M. Auger: Non, principalement parce que nous ne connaissons pas les conséquences de l'article 4, ce que nous avons toujours répété. Il ne s'agit pas seulement des conséquences de l'imposition de frais pour certains services de la Garde côtière, mais de l'incidence globale du projet de loi. Je viens tout juste de mentionner que nous assistons à une série d'augmentations de coûts. Ils ont peut-être raison de faire cela, je ne le sais pas, mais je peux vous dire que si vous ajoutez cette mesure aux autres contraintes que nous devons subir à l'heure actuelle, compte tenu de ce que je connais de la santé—ou de l'absence de santé—et de la situation très précaire de l'industrie maritime en ce moment, ces mesures ne nous aideront certainement pas. Elles ne feront qu'amplifier le problème et les conséquences en seront d'autant plus graves. C'est tout ce que je dis.

De plus, le gouvernement devrait, puisqu'il a les ressources pour le faire, bien analyser la situation et évaluer les conséquences de cette disposition, afin de nous rassurer dans la

[*Text*]

degree of comfort that we need in order to be more positive about it.

Senator Graham: You just used the word "precarious" and I believe in your brief you used the word "shaky". "The situation was shaky at best," you said, if I remember correctly. I am just wondering, because at the same time you say that you have the most economical mode of transport you say that it is shaky at best. How do you explain that you have the most economical mode of transport and that it is shaky at best, or that it is precarious?

Mr. Auger: Transportation is a derived function in economic terms. It is not one that generates the economy; it is one that supports the economy and at the present time, the industry is suffering because of economic problems, especially in regard to the bulk materials that they transport: grain, iron ore and coal. It is suffering because of that and it is a very economical mode of transport. It is suffering because of the economic conditions that surround the movement of these commodities. It also suffers from the fact that there is increased competition from other modes of transport or from alternative ways of navigation—for instance, the Mississippi, which I mentioned in my remarks.

Senator Graham: With all the trade negotiations that are going on at the present time, I think that you have suggested that there may be a diminution of the use of Canadian carriers by U.S. concerns. Is that correct?

Mr. Auger: We did not mention that tonight, but I think that is correct—

Senator Graham: No, I am referring to your presentation before the legislative committee of the House of Commons that you made in mid-February.

Mr. Auger: I think tonight we have alluded to some of the conditions that are changing in that old equation of moving one tonne of cargo from x to y. There is a change in the United States. There is an integration and a deregulation of the railways. There is a condition which creates a surplus of barges in the Mississippi. There is less tax paid on the Mississippi than there is on the St. Lawrence system. All of that increases their capability to compete with our mode, which is the Great Lakes-St. Lawrence. We are more concerned about the St. Lawrence itself.

Senator Graham: Forgive me if I am wrong, but is it not true that they sometimes use our carriers?

Mr. Auger: Yes.

Senator Graham: From your presentation to the legislative committee, I seem to detect that you were suggesting that with the increased costs they may not use our carriers to the extent that they have in the past. On what do you base that?

Mr. Auger: I was referring more so to container ships. About 50 per cent of those that are landed in Montreal end up in the mid-western United States. Of course, there is more than one way to get to Chicago. They can go to Montreal and

[*Traduction*]

mesure nécessaire pour que nous puissions l'accueillir d'une façon plus positive.

Le sénateur Graham: Vous venez de dire «précaire» et je crois que c'est le même mot que vous aviez utilisé dans votre mémoire. Si je me souviens bien, vous avez dit que vous étiez dans une situation des plus précaires. Je me demande comment il se fait que vous ayez le mode de transport le plus économique et qu'il soit dans une pareille situation. Comment expliquez-vous cela?

M. Auger: En termes économiques, le transport est une fonction dérivée. Il ne crée pas l'économie; il la soutient et à l'heure actuelle, l'industrie est en difficulté en raison des problèmes économiques auxquels elle fait face, particulièrement dans le domaine du transport des matières en vrac: le grain, le minerai de fer et le charbon. Ce mode de transport est en difficulté tout en étant très économique, à cause des conditions économiques qui entourent le transport de ce type de marchandises, et de la concurrence accrue d'autres modes de transport ou d'autres voies navigables, comme le Mississippi, auquel j'ai fait allusion dans mes remarques.

Le sénateur Graham: A cause de toutes les négociations commerciales qui ont lieu en ce moment, vous avez laissé entendre qu'on pourrait assister à une diminution de l'utilisation des transporteurs canadiens par des entreprises américaines. Est-ce exact?

M. Auger: Nous ne l'avons pas mentionné aujourd'hui, mais je crois que c'est exact . . .

Le sénateur Graham: Non, je parle de votre exposé devant le comité législatif de la Chambre des communes à la mi-février.

M. Auger: Si je ne m'abuse, aujourd'hui nous avons fait allusion à certaines des conditions qui modifient la vieille équation s'appliquant au transport d'une tonne de marchandises du point x au point y. On assiste à une évolution de la situation aux États-Unis: l'intégration et la déréglementation des chemins de fer, un surplus de barges dans le Mississippi, des taxes moindres sur le Mississippi que sur le reste de la voie navigable du Saint-Laurent. Tous ces facteurs accroissent la capacité de concurrence du Mississippi par rapport à la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Nous sommes plus inquiets en ce qui a trait au Saint-Laurent lui-même.

Le sénateur Graham: Pardonnez-moi si j'ai tort, mais n'est-il pas vrai que les Américains utilisent parfois nos transporteurs?

M. Auger: C'est vrai.

Le sénateur Graham: Suite à votre exposé devant le comité législatif, je crois comprendre qu'à votre avis, les Américains utilisent moins nos transporteurs qu'auparavant en raison des coûts accrus. Sur quoi vous fondez-vous pour dire cela?

M. Auger: Je visais plus particulièrement les navires porte-conteneurs. Environ la moitié de ceux qui ont Montréal pour port d'attache aboutissent dans les États du Midwest. Évidemment, il y a plus d'une façon d'aller à Chicago: de Montréal, il

[*Text*]

then on from there by railway; and there is also the Baltimore route and the New York route. We are more concerned with the Baltimore route. We are saying that every cent counts because the individual who ships adds up all the costs and, if he realizes it is cheaper to go through Montreal, then he will continue to do that. If our costs are increased at a time when the shippers' costs are slightly decreasing because of higher efficiency, then we have to be careful. Any additional costs may be the straw that breaks the camel's back.

The advantage of the system encompassing a combination of water and railway arose because our Canadian railways were more integrated and very efficiently run. We had the advantage because we had cheaper ports and because we had good line carriers. All of that is not static; it is dynamic; it moves.

I mentioned to you that costs on the east coast have increased beyond the normal inflation rate. That may be because of legitimate reasons, but they are increasing and it is changing our equation. At the same time, with our very limited means, we are trying to monitor what is happening to the United States equation. If we look at a container that was landed in Baltimore and put on the double-stacker train to Chicago, we see a decrease because of deregulation and because of the integration with the railways. In a few years from now, there will be dozens of railways in the United States; some will be less important than others, but there will be a whole raft of them.

Senator Graham: Since you made your presentation to the legislative committee in the other place, have you had an opportunity to discuss your suggestions with the Ministry of Transport? You have strongly suggested that nothing adverse be undertaken, especially with regard to clause 4, and you are suggesting that be deleted until more study has been done. Have you had any response with respect to those recommendations regarding the deletion of clause 4 and with respect to the possibility of an impact study? What kind of ongoing discussions are you having with the Ministry of Transport?

Mr. Auger: The only other intervention to the Ministry of Transport was a telex sent to the minister repeating the gist of the objections we presented to the committee. We did get a normal reply saying that they would take that under advisement. We did not have any meetings.

Senator Graham: Were you referred to the same minister with respect to an impact study?

Mr. Auger: Yes. It was pretty well along the same lines as the brief which went to the Minister of Transport.

Senator Graham: Did you receive a response with respect to the impact study?

Mr. Auger: We did get a response to our telex saying that it would be taken into consideration.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): As a senator from Saskatchewan, I am interested in grain moving from the prairie provinces. It seems to me that some fear has been

[*Traduction*]

y a le chemin de fer; il y a également la route de Baltimore et la route de New York. La route de Baltimore nous cause plus d'inquiétudes. Nous disons que chaque cent compte parce que l'expéditeur additionne tous les coûts; s'il se rend compte que c'est moins cher de passer par Montréal, il continuera de le faire. Toutefois, si nos coûts augmentent au moment où ceux des expéditeurs diminuent légèrement grâce à leur efficacité plus grande, nous devons faire attention. Le moindre coût additionnel peut être fatal.

L'avantage du réseau de transport qui combinait le fleuve et le chemin de fer venait du fait que nos chemins de fer canadiens étaient mieux intégrés et exploités de façon très efficace. Nous avions un avantage parce que nos ports étaient moins chers et que nous avions de bons transporteurs. Tout cela n'est pas statique; c'est dynamique; cela bouge.

Je vous ai mentionné que les coûts sur la côte est ont augmenté au-delà du taux normal d'inflation. Cela est peut-être attribuable à des raisons légitimes, mais il n'en demeure pas moins que les coûts augmentent et que cela change notre équation. Au même moment, avec nos moyens très limités, nous essayons de surveiller ce qui se passe dans l'équation américaine. Si nous prenons le cas d'un conteneur débarqué du navire à Baltimore et transféré sur le train à destination de Chicago, nous constatons une diminution des coûts en raison de la déréglementation et de l'intégration avec les chemins de fer. Or d'ici quelques années, il y aura des douzaines de chemins de fer aux États-Unis, certains moins importants que d'autres, mais il y en aura toute une panoplie.

Le sénateur Graham: Depuis votre exposé devant le comité législatif de la Chambre des communes, avez-vous eu l'occasion de discuter de vos propositions avec le ministère des Transports? Vous avez insisté pour que le projet de loi ne soit pas adopté, particulièrement l'article 4, dont vous proposez la suppression jusqu'à ce que de nouvelles études aient été réalisées. Avez-vous obtenu une réaction à vos recommandations concernant la suppression de l'article 4 et l'éventualité d'une étude d'impact? Quel genre de discussions avez-vous avec le ministère des Transports?

M. Auger: Notre seule autre intervention devant le ministère des Transports a été un télex que nous avons envoyé au ministre pour lui répéter l'essentiel des objections que nous avions présentées au comité. Nous avons reçu une réponse normale dans laquelle on nous disait qu'on étudierait la question. Nous n'avons pas eu de rencontre.

Le sénateur Graham: Avez-vous été renvoyé au même ministre pour ce qui est de l'étude d'impact?

M. Auger: Oui. Cela s'est passé à peu près de la même façon que pour le mémoire que nous avons envoyé au ministre des Transports.

Le sénateur Graham: Avez-vous reçu une réponse quant à l'étude d'impact?

M. Auger: Nous avons reçu une réponse à notre télex, dans laquelle on nous disait que la question serait étudiée.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): En tant que sénateur de la Saskatchewan, je m'intéresse au transport des grains à partir des Prairies. Il semble que l'on craigne que

[*Text*]

expressed that, if this bill is passed, especially the clause you were so concerned about, there may be a downward trend in the shipping of grain eastward through the head of the lakes and the St. Lawrence Seaway, and that it would be much more favourable to ship it westward, which would be most serious for the St. Lawrence Seaway and the shippers. Do you think that is a situation that could develop if this goes ahead?

Mr. Auger: Although I am not an expert in the shipping of grain, I have had some thoughts on this subject. Already we can see a swing in the split of grain that flows either way. More grain now than last year has been transported through the west coast than through the east coast.

Grain, like any other commodity, is price-sensitive. Any addition in price has a certain impact and when it gets to a certain level it tips the balance and triggers the movement in another direction. We are certainly concerned about that.

Right now, the grain trade around the world is very competitive. There are surpluses in most of the producing countries. The demand is not increasing tremendously. Therefore, it is a buyer's market and every cent counts in that situation. Although I am not a grain specialist, I can say that movement through the Great Lakes and the St. Lawrence system is decreasing.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Some witnesses who have appeared before us have gone so far as to say that, if this bill is passed as it is, there are so many unknown factors that it could threaten the viability of the St. Lawrence Seaway. Do you feel that strongly, or do you think that is an exaggeration?

Mr. Auger: We are quite concerned about it. We took the temperature of the patient and there is some fever. We think that anything added to that will not help the improvement of its health. We are not saying that just because we like to talk about the St. Lawrence but because this is the worst time we could have selected for this step.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): It would appear to me, and you have suggested this yourself, that this was the worst of all times. For example, the grain trade has never been worse, even back in the 1930s. The war between the United States and the European common market is vicious and it is hurting Canada in terms of the conditions in the bulk movement of other commodities and other natural resources. You are telling us that this is a bad time to be changing a very sensitive system and, as far as Canada is concerned, the whole thing should be set aside until the situation stabilizes. Would that be your suggestion?

Mr. Auger: Yes, and I would like to emphasize that by asking Captain Desgagné how much of the lake fleet is not working.

[*Traduction*]

si le projet de loi était adopté, surtout l'article qui vous préoccupe tant, on assiste à une baisse dans le transport du grain vers l'Est par la tête des Grands Lacs et par la Voie maritime du Saint-Laurent, et qu'il deviendrait beaucoup plus avantageux d'expédier le grain en passant par l'Ouest, ce qui entraînerait de graves difficultés pour la Voie maritime du Saint-Laurent et les expéditeurs. Croyez-vous que c'est ce qui pourrait se produire si le projet de loi était adopté?

M. Auger: Je ne suis pas un expert dans le transport des grains, mais j'ai quelques idées là-dessus. Déjà, nous pouvons constater un renversement des proportions de grains transportés dans un sens et dans l'autre. Cette année, la proportion des grains transportés en passant par la côte ouest plutôt que par la côte est a été encore plus élevée que l'an dernier.

Le grain, comme les autres marchandises, est sensible aux prix. Toute augmentation de prix a un effet et lorsqu'elle atteint un certain niveau, elle fait pencher la balance et déclenche le mouvement dans une autre direction. Nous nous préoccupons beaucoup de cela.

A l'heure actuelle, le commerce du grain à l'échelle mondiale est très compétitif. La plupart des pays producteurs accusent des surplus. La demande ne s'accroît pas beaucoup. Par conséquent, nous sommes en présence d'un marché d'acheteurs, et chaque cent compte dans une pareille situation. Je ne suis pas un spécialiste des grains, mais je peux affirmer que le transport des grains par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent diminue.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Certains témoins qui ont comparu devant nous sont allés jusqu'à dire que si ce projet de loi était adopté, il entraînerait tellement de facteurs inconnus que cela menacerait la viabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent. Êtes-vous convaincu de cela ou croyez-vous que c'est une exagération?

M. Auger: Nous nous préoccupons beaucoup de cela. Nous avons pris la température du patient et il a de la fièvre. Nous croyons qu'aucune mesure supplémentaire n'aidera à améliorer sa santé. Nous ne disons pas cela simplement parce que nous aimons parler de la Voie maritime du Saint-Laurent mais bien parce qu'il s'agit du pire moment que nous aurions pu choisir pour adopter cette mesure.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Il me semble, et c'est ce que vous avez laissé entendre, que c'est le pire moment. Par exemple, le commerce des grains n'a jamais été aussi mauvais, même dans les années trente. La guerre entre les États-Unis et le marché commun européen est dure et fait mal au Canada parce qu'elle détériore les conditions du transport en vrac d'autres marchandises et d'autres ressources naturelles. Vous nous dites que c'est un mauvais moment pour modifier un système très sensible et, en ce qui concerne le Canada, qu'il faudrait retarder l'adoption de ce projet de loi jusqu'à ce que la situation se stabilise. Est-ce cela que vous préconisez?

M. Auger: Oui, et j'aimerais le démontrer en demandant au capitaine Desgagné quelle proportion de la flotte des Grands Lacs est inactive.

[*Text*]

Mr. Yvan Desgagné, Vice-President, Société de développement économique du Saint-Laurent: Half of the fleet is tied up.

Mr. Auger: Fifty per cent of the fleet is tied up and not transporting commodities, so it is not a very good time.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): How would that compare to four or five years ago? Was it going down?

Mr. Desgagné: A hundred per cent of the boats were operating five years ago.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): When did it start to turn down sharply?

Mr. Desgagné: It was 1983.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): It was 1983-84; and you are afraid that this could be the straw that breaks the camel's back; is that right?

Mr. Auger: Well, it is one of them. I named three others that are being passed to us right now over and above the inflation rate.

Senator Thériault: If I remember correctly, the Parliamentary Secretary said that all but one organization that appeared before the committee in the other place were in favour of the bill. Is your organization the one that was against it?

Mr. Auger: I am not sure; I haven't looked at any statistics; but the day I was here there were more than that against clause 4 of Bill C-75.

Senator Thériault: I find it strange that the Parliamentary Secretary and the departmental people can say that and there is nothing contrary to it on the radio, in the papers , or on television from the people or organizations that appeared before that committee. They are leaving the impression with the general public of Canada that in fact all but one of the organizations that appeared before that committee supported this bill. If they are stretching the fact, there are a lot of things in Bill C-75 that we can all support.

Mr. Auger: Yes.

Senator Thériault: All but clause 4, and maybe even some parts of clause 4. But on the east coast—and I speak for the fishermen in the small ports and the big Port of Saint John in my province—they are scared to death of clause 4 of Bill C-75. I tried to tell that to the Parliamentary Secretary, but I didn't have a chance because I wasn't here when the minister appeared. I was completely shrugged off and told, "How come? People appeared before the committee and they were all supportive."

Mr. Auger: I don't know, but I used to be very close to the fair Port of Saint John, New Brunswick, and I am sure that they should be as concerned about Bill C-75 as we are. They have quite a bit of dredging to do to come into the inner harbour; I am sure that they are concerned.

[*Traduction*]

M. Yvan Desgagné, vice-président, Société de développement économique du Saint-Laurent: La moitié de la flotte est amarée.

M. Auger: Cinquante pour cent de la flotte est à quai et ne transporte rien: ce n'est pas une très bonne période.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Qu'est-ce que cela représente par rapport à il y a quatre ou cinq ans? Est-ce que la situation se détériorait?

M. Desgagné: Tous les navires circulaient il y a cinq ans.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Quand cela a-t-il commencé à mal tourner?

M. Desgagné: En 1983.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): C'était en 1983-1984. Aujourd'hui, vous craignez que ce soit la goutte d'eau qui fait déborder le vase, n'est-ce pas?

M. Auger: Ce n'est qu'une des années. Nous en avons subi trois autres pendant lesquelles nous n'avons pas réussi à rattraper l'inflation.

Le sénateur Thériault: Êtes-vous considérés comme un seul organisme? Si je me souviens bien, le secrétaire parlementaire a déclaré que tous les organismes qui avaient comparu devant le comité de la Chambre des communes étaient en faveur du projet de loi, sauf un. Est-ce le vôtre?

M. Auger: Je ne suis pas certain. Je n'ai pas fait de statistiques là-dessus, mais le jour où j'étais ici, il y avait plus d'un organisme qui était contre l'article 4 du projet de loi C-75, ce qui fait que je ne le sais pas.

Le sénateur Thériault: Ce que je trouve étrange, c'est que le secrétaire parlementaire et les fonctionnaires peuvent dire cela alors que je n'ai entendu aucun commentaire négatif, ni à la radio, ni à la télévision, ni dans les journaux, des personnes ou organismes qui ont comparu devant ce comité. Le public canadien a l'impression que tous les organismes sauf un qui ont comparu devant ce comité appuient ce projet de loi. Toutefois, on peut toujours dire que nous pouvons tous appuyer bien des dispositions contenues dans ce projet de loi.

M. Auger: Oui.

Le sénateur Thériault: Tout sauf l'article 4 et peut-être même seulement certaines parties de cet article. Mais sur la côte est—et je parle au nom des pêcheurs des petits ports et du grand port de Saint-Jean dans ma province—ils ont une peur mortelle de l'article 4 du projet de loi C-75. J'ai essayé de le signaler au secrétaire parlementaire—je n'ai pas eu de chance parce que je n'étais pas là lorsque le ministre a comparu—et tout le monde s'étonnait que je sois le seul à ne pas appuyer ce projet de loi.

M. Auger: Je ne sais pas, mais j'avais des contacts suivis au beau port de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et je suis certain que mes collègues de là-bas sont aussi inquiets du projet de loi C-75 que nous le sommes. Il y a beaucoup de dragage à faire pour pénétrer dans le port intérieur; je suis sûr que cela les préoccupe.

[*Text*]

Senator Thériault: I will give you a lengthy example. You are probably not aware that I am from New Brunswick, but I am from the Miramichi. The Government of Canada has just spent in the last four or five years between $12 and $15 million to dredge the Miramichi channel. It is going to cost, I am told, on average, between $200,000 and $300,000 a year to clean the channel up. But, if they are going to charge the shippers who use those ports to recover that cost, that channel will never be dredged. That river will be closed and the towns of Chatham and Newcastle will disappear.

As a New Brunswicker and as a Canadian from the Atlantic area, I took it upon myself to read all of the briefs. You say, "Yes, the Nielsen report is all right, if you charge the right people; but don't charge us." I am not pointing just at you, because I said the same thing last week and two weeks ago to two or three other organizations that appeared hear. Of course, the St. Lawrence Seaway is a big, national undertaking, and is much bigger than what I am talking about. However, I am surprised and disappointed that you did not come before the Commons committee or this committee with some positive things to say to the government, such as, "We can bear 10 per cent of the traffic", or "We can bear $2 million or $3 million." On the contrary: every organization I have listened to has seemed to say, "You can charge everybody else. We know that you have to cut the costs and you have to recover some of the costs, but don't touch us." To me that just doesn't make sense.

Mr. Auger: There is something I forgot to mention at the beginning when I talked about the southeast. I wanted to give you a cross section of the present membership to give you an idea of who is involved. There are the Marine Division of Algoma Central Railway; Cast North America; Le Groupe Desgagnes; Logistic Navigation; Alcan; Verreau Navigation; some stevedoring companies; Compagnie d'Arrimage de Québec, and some mining concerns. It is a cross section of people involved either directly in ship owning or in providing services to ship owning and, really, the concern is more centred on their own concerns; it is a mixed bag of their own concerns. First, their main concern right now is that they do not know if they are going to exist tomorrow. They are a very important industry to Canada, and yet they don't know if they will exist tomorrow, let alone if they are going to be able to replenish the fleet when the fleet is used up and has to be replenished, and all of that. So they have been going down hill since 1980, and more so since 1983.

But we are not against cost recovery; we have never said that. We have merely said that for the time being what you are giving us in this is the straw that breaks the camel's back. So, hold your horses. Later on, after you have done the impact study, if we are wrong in our assessment, you will tell us and, then, we will not have anything to say; but we do not think that we are wrong.

Senator Thériault: Well, it seems to me, from my study of the history of our country, that the transportation in this country is what keeps it together. But it cannot be transportation only for the Crowsnest or the St. Lawrence Seaway; it must

[*Traduction*]

Le sénateur Thériault: Je voudrais vous donner un exemple long à expliquer. Vous ne savez probablement pas que je viens du Nouveau-Brunswick, mais je viens de la région de Miramichi. Depuis quatre ou cinq ans, le gouvernement du Canada a consacré entre 12 et 15 millions de dollars pour draguer le chenal de la rivière Miramichi. On me dit que cela va coûter en moyenne entre 200 000 et 300 000 $ par année pour poursuivre les travaux en amont de la rivière. Si on en fait payer le coût aux expéditeurs qui se servent des ports situés sur la Miramichi, le chenal ne sera jamais dragué. La rivière sera fermée et les villes de Chatham et de Newcastle disparaîtront.

En tant que Canadien de la région de l'Atlantique, je lis tous vos mémoires. Vous dites que le rapport Nielsen est acceptable si on fait payer les bonnes personnes—mais pas vous. Je ne dis pas juste vous puisque j'ai dit la même chose la semaine dernière, et il y a deux semaines, à deux ou trois autres organismes dont les représentants ont comparu. Bien entendu la Voie maritime du Saint-Laurent est un gros projet national, bien plus gros que celui dont je suis en train de parler. Toutefois, je suis surpris et déçu que vous n'ayez pas eu de commentaire positif à dire au gouvernement en comparaissant devant le comité de la Chambre des communes ou celui-ci, par exemple que vous pourriez assumer 10 p. 100 des coûts du trafic ou 2 ou 3 millions de dollars. Chaque organisme semblait dire qu'il fallait faire payer tous les autres. Tous étaient d'accord pour couper les coûts, à condition que ce ne soit pas eux qui paient. Pour moi, cela n'a pas de sens.

M. Auger: J'ai oublié une précision au début, lorsque je parlais du sud-ouest. Je voulais vous donner une idée des organismes qui font actuellement partie de notre association. Il y a entre autres la Division «Marine» de l'Algoma Central Railway, Cast North America, Le Groupe Desgagnés, Logistic Navigation, Alcan, Verreau Navigation, des compagnies de débardage, la Compagnie d'Arrimage de Québec, des compagnies minières. Voilà un échantillon de sociétés qui possèdent directement des navires ou fournissent des services aux propriétaires de navires et, véritablement, elles se préoccupent surtout de leur propre entreprise. D'abord, la première préoccupation de ces entreprises, à l'heure actuelle, c'est qu'elles ne savent pas si elles existeront demain. Elles constituent une industrie très importante pour le Canada et elles ne savent pas si elles seront en mesure de remplir les navires lorsqu'elles les utiliseront et devront les remplir, et tout cela, compte tenu du fait qu'elles sont sur une pente descendante depuis 1980, et encore plus depuis 1983.

Nous ne sommes pas contre le recouvrement des coûts et nous n'avons jamais dit cela. Nous avons simplement dit que pour le moment, vous nous portiez un coup fatal. Par conséquent, retenez vous un peu. Plus tard, lorsque vous aurez fait l'étude d'impact, si nous nous sommes trompés dans notre évaluation, vous nous le direz et alors, nous ne dirons plus rien; mais nous ne croyons pas avoir tort.

Le sénateur Thériault: Il me semble que dans notre pays—dans l'étude que j'en ai faite de son histoire—le transport est ce qui le garde uni. Cela ne peut toutefois être uniquement le transport au Pas du Nid-de-Corbeau ou dans la Voie maritime

[*Text*]

include all parts of the country. And this country was not built on the basis of transportation costs being completely and totally recovered from the users.

I spent 20 years of my life in the New Brunswick legislature as a member of the government and I know that if the federal government had ever aplied the philosophy of "user pays", both parties in the legislature of which I was a part would agree that the country would have never existed. We paid over the years so that people could manufacture things in Quebec, Montreal and the Toronto area—and I am sure that the western people feel the same way.

What frightens me is that now there is a political philosophy, a right-wing philosophy around that says, "We should pay; we should recover costs." I hear organization after organization coming before this committee and saying, "We agree with that but don't touch us." This cannot happen. If you are going to recover costs, then everybody has to be touched. If that had been the case in 1867, the Atlantic provinces would have been part of the United States.

Mr. Auger: Maybe you have the impression that we are against paying our share whenever the time comes, and whenever we can pay it; but we are just saying that right now we are having a hard time surviving, so please give us a little break.

Senator Thériault: That is what I am saying.

Mr. Auger: But, on the other hand, we are certainly not advocating that, if people have to pay for the service, Québec or the St. Lawrence should be excluded. Not at all. Everybody should be treated equally. We are all the same and we are all one country. So we are not saying that we should not pay while at the same time the maritimes should pay. We are saying that, when you do the equation, you should do it on a global macroeconomic basis and take all concerned into the equation; then, if it does not balance, balance it afterward.

The Chairman: Honourable senators, I must inform you that the time allotted to this group is exhausted. Is there anything else? Messieurs, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter?

M. Morissette: Monsieur le président, j'aimerais ajouter deux commentaires. Est-ce que c'est le sénateur Steuart qui est devant vous, monsieur le président?

Le président: Oui, monsieur Morissette.

M. Morissette: Tantôt, le séanteur posait une question à M. Auger, à savoir que lors de notre témoignage devant le comité parlementaire, on avait fait état d'une relation entre l'article 4 du projet de loi C-75 et les accords de libéralisation commerciale avec les États-Unis . . .

Senator Graham: I raised that.

Mr. Morrissette: Well, I will switch to English. It might be bumpy, but I will do my best.

[*Traduction*]

du Saint-Laurent; il doit comprendre toutes les parties du pays. Le Canada n'a pas été construit sur le fait que les coûts de transport étaient complètement et totalement récupérés auprès des utilisateurs.

Je sais, pour avoir passé 20 ans de ma vie à l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick et en tant que membre du gouvernement, que si le gouvernement central du Canada applique le principe du paiement par les utilisateurs dans les provinces de l'Atlantique, je suis certain, et les deux partis politiques représentés à l'Assemblée législative dont j'ai fait partie sont certains, que le pays sera comme s'il n'avait jamais existé. Au fil des années, nous avons financé l'établissement d'entreprises de transformation dans la région de Québec-Montréal et celle de Toronto, et je suis certain que les Canadiens de l'Ouest sont du même avis.

Ce qui me fait peur, c'est qu'il existe maintenant une nouvelle philosophie politique, une philosophie de droite selon laquelle il faut récupérer les coûts. Et les organismes qui comparaissent devant le comité disent les uns après les autres qu'ils sont d'accord avec cette philosophie—à condition que ce ne soit pas eux qui payent. Cela ne marche pas. S'il faut récupérer les coûts, tout le monde doit payer. Si cela avait été le cas en 1867, les provinces de l'Atlantique feraient partie des États-Unis.

M. Auger: Vous avez peut-être l'impression que nous sommes contre le fait de payer notre part en temps opportun, mais lorsque c'est le temps de payer, nous pouvons le faire; tout ce que nous disons, c'est qu'à l'heure actuelle, nous arrivons à peine à survivre. Par conséquent, donnez-nous un petit répit.

Le sénateur Thériault: C'est ce que je dis.

M. Auger: Mais, par ailleurs, s'il faut payer pour un service, nous ne demandons certainement pas que Québec ou le Saint-Laurent soit dispensé. Pas du tout. Il faut traiter tout le monde sur le même pied d'égalité. Nous sommes tous égaux et nous faisons tous partie du même pays. Nous ne demandons pas un traitement de faveur alors que les Maritimes devraient payer leur part. Nous soutenons que les calculs doivent être fondés sur une analyse globale et macro-économique et tenir compte de tous les intéressés et qu'a près, s'il y a déséquilibre, il sera temps de corriger la situation.

Le président: Honorables sénateurs, je dois vous indiquer que le temps accordé à ce groupe est écoulé. Avez-vous quelque chose à ajouter? Gentlemen, do you have anything to add?

Mr. Morrissette: Mr. Chairman, I would like to add two comments. Is that Senator Steuart who is in front of you, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, Mr. Morrissette.

Mr. Morrissette: A little while ago, the Senator asked Mr. Auger whether, during our testimony before the parliamentary committee, anything had been said about a relation between section 4 of Bill C-75 and the trade liberalization agreements with the United States—

Le sénateur Graham: J'ai posé cette question.

M. Morrissette: Je vais répondre en anglais, peut-être de façon laborieuse, mais du mieux que je peux.

[*Text*]

Respecting clause 4 of Bill C-75 and the discussions under way on free trade or freer trade, United States Senators and Congressmen have been saying that it appears—and I do not say it is so—that Canada is, at the same time as it is saying "Let's open our arms and embrace each other and be closer" also imposing a unilateral new tax that affects people in Chicago, Toledo, Cleveland, and so forth. The rationale behind clause 4 of the bill is that the higher up you are on the system—for example, those in Duluth—the more you should pay. They should pay more than those in Quebec City or Port Cartier—and those people we are in contact with on a daily basis. They are asking: What part of the sentence do you want us to listen to, the first part relating to free trade or the second part relating to this new Canadian tax?

I wanted to add that to what Mr. Auger has said. We want to know—and the Americans want to know—the answer to that question. I am not suggesting an answer, I am simply raising the question.

Referring to what Senator Thériault has said regarding those who are in favour of the legislation and those who are opposed to it, I will give you my most sincere reading of what I have read over the past few months, and that is that I think the vast majority of those who appeared before the House of Commons committee or this Senate committee have been in favour of Bill C-75. The clause that most people are against is clause 4. People are very worried about clause 4 of this bill. I daresay—and I stand to be corrected because I have not attended all meetings, but I have read what was presented to the House of Commons committee—that everybody but one is against clause 4. Let's be blunt, only the Halifax-Dartmouth Harbour Corporation is in favour of clause 4, and I can understand why. So, it is not everybody for and one against, it is everybody against and one for.

Finally, I should like to remind all of those present—and I do not want to be emotional or political—that Canada should consider itself as being a maritime nation because it has the largest coastline in the world. We should emphasize that as being an asset, not a liabiity. We should capitalize on that.

The Chairman: Thank you.

The next group of witnesses is from the "l'Association des marins de la vallée du St-Laurent". The association is represented by Mr. Charles Pouliot, President, Mr. Jacques Lacasse, Member and Mr. Léonce Naud, Counsel.

Captain Pouliot is the spokesman for this group. I now call upon Captain Pouliot.

M. Charles Pouliot, président, Association des Marins de la Vallée du St-Laurent: Monsieur le président, je voudrais remercier les honorables sénateurs ainsi que vous-même pour l'opportunité que vous nous avez donnée d'exprimer notre point de vue, principalement sur l'article 4 du projet de loi C-75.

L'Association des Marins de la Vallée du St-Laurent regroupe quelques 400 marins de Beauharnois à Rimouski.

[*Traduction*]

Au sujet de l'article 4 du projet de loi C-75 et les discussions en cours au sujet du libre échange ou de la libéralisation des échanges, les sénateurs et les membres du Congrès américain estiment que le Canada, et je ne dis pas qu'il en est ainsi, paraît vouloir, d'un côté, établir un rapprochement avec son voisin du Sud et, d'un autre côté, imposer unilatéralement un nouveau droit applicable aux habitants de Chicago, de Toledo, de Cleveland, etc. Selon l'article 4 du projet de loi, plus vous êtes situés loin sur le réseau, comme à Duluth, plus vous devez payer. Ces utilisateurs doivent payer plus cher que ceux de Québec ou de Port Cartier, et il s'agit de ceux avec lesquels nous transigeons tous les jours. Les Américains veulent savoir s'ils doivent s'arrêter à la question du libre échange ou à celle du nouveau droit canadien?

Je tenais à ajouter cette précision aux propos de M. Auger. Nous voulons, tout comme les Américains, connaître la réponse à cette question. Je ne propose pas de réponse, je ne fais que soulevr le problème.

Pour revenir aux propos du sénateur Thériault concernant ceux qui approuvent le projet de loi et ceux qui s'y opposent, je vous donnerai mon opinion la plus sincère d'après ce que j'ai lu au cours des derniers mois; je pense, en effet, que la grande majorité de ceux qui ont comparu devant le comité de la Chambre des communes ou votre comité sont en faveur du projet de loi C-75. L'article que la plupart conteste est l'article 4. Cet article inquiète beaucoup les intéressés. J'oserais dire, et on voudra bien me reprendre si je me trompe, parce que je n'ai pas assisté à toutes les séances, mais j'ai lu le compte rendu des travaux du comité de la Chambre des communes, que tous les groupes de témoins, sauf un, s'opposent à l'article 4. Disons carrément que seule la société du havre de Halifax-Dartmouth est en faveur et je peux comprendre pourquoi. Le bilan n'est pas tous pour et un contre, mais le contraire, tous contre et un pour.

Enfin, j'aimerais rappeler à tous ceux qui sont ici présents, sans vouloir faire appel aux sentiments ni faire de politique, que le Canada doit se considérer comme pays maritime parce qu'il a le plus grand littoral du monde. Nous devrions insister pour dire qu'il s'agit d'un avantage et non d'un inconvénient. Nous devrions capitaliser là-dessus.

Le président: Merci.

Nous accueillons maintenant «l'Association des marins de la vallée du Saint-Laurent». L'Association est représentée par son président, M. Charles Pouliot, par M. Jacques Lacasse, membre de l'Association et M. Léonce Naud, conseiller juridique.

Le capitaine Pouliot est le porte-parole du groupe. Je l'invite maintenant à pendre la parole.

Mr. Charles Pouliot, Chairman, Association des Marins de la Vallée du St-Laurent (Association of sailors of the St. Lawrence Valley): Mr. Chairman, I would like to thank the Honourable Senators and yourself for the opportunity you have given us to express our point of view, principally on section 4 of Bill C-74.

The Association des Marins de la Vallée du St-Laurent represents some 400 sailors from Beauharnois to Rimouski.

[*Text*]

Bien que l'Association ne soit pas intervenue devant le comité des transports de la Chambre des communes, elle a fait connaître ses inquiétudes vis-à-vis l'article 4 du projet de loi C-75. Le 31 mars 1986, l'Association faisait parvenir à tous les députés fédéraux du Québec ses objections et interrogations concernant certains paragraphes de l'article 4.

Disons au départ que nous croyons que l'article 4, tel que rédigé, aura pour effet de causer un tort considérable au commerce maritime du St-Laurent et des Grands Lacs. Comme ce commerce est le gagne-pain de la grande majorité de nos membres, cela nous préoccupe beaucoup. C'est pour cette raison que nous vous soumettons respectueusement nos inquiétudes.

Malgré ses nombreuses disparités géographiques, physiques, climatologiques ou économiques, nos ancêtres ont su puiser dans ces diversités les éléments nécessaires pour construire le pays que nous connaissons aujourd'hui.

L'ensemble des mesures proposées par l'article 4 du projet C-75 aura pour effet de détériorer la position compétitive de la route du St-Laurent et des Grands Lacs par rapport aux routes alternatives américaines pour desservir le centre du continent nord-américain. Quoiqu'en pense la Chambre de commerce de Halifax (la seule d'ailleurs à soutenir ce point de vue) ce projet de loi sera néfaste pour les transporteurs canadiens et tous les Canadiens reliés aux services connexes du transport maritime.

Que le gouvernement cherche des moyens de récupérer certains coûts dans le but de réduire le déficit est louable, mais les moyens pris pour y parvenir ne devraient pas nuire à la position compétitive du système maritime du St-Laurent et des Grands Lacs vis-à-vis les alternatives américaines. L'argent, payé aujourd'hui par le gouvernement pour les biens et services que l'on veut taxer, est donné aux Canadiens. En retour, ces derniers payent des impôts au pays et achètent des services et des biens au Canada. Au moment où le chômage est déjà trop élevé, il faudrait être prudent avant d'appliquer des mesures qui auraient pour effet d'exporter nos emplois et notre expérience aux États-Unis.

Selon un amendement proposé, tous les nouveaux droits doivent être publiés dans la *Gazette du Canada* au moins 90 jours avant d'entrer en vigueur. Les personnes et groupes intéressés pourront exprimer leur point de vue au ministre sur l'incidence de ces nouveaux droits. Cet amendement nous apparaît un pas dans la bonne direction. Cependant, nous soumettons respectueusement que des consultations publiques devraient avoir lieu avant la publication de nouveaux tarifs.

Les disparités régionales feront en sorte que l'application équitable des droits à travers le pays sera sûrement difficile et très controversée. Ce qui est essentiel dans une région peut être inutile dans une autre. Le golfe, le fleuve, la rivière et une partie de la voie maritime, constituent notre «chez-nous», notre lieu de travail, de loisirs, notre patrimoine et celui de nos enfants. Depuis plus d'un siècle, les marins de la vallée du St-Laurent ont contribué à bâtir, de peine et misère, une voie d'eau viable importante et vitale au développement du Canada. Les gens du centre du pays paient déjà la majorité des coûts de Transport Canada et sont prêts à continuer à le faire. Cependant, ajouter une taxe supplémentaire au détriment de l'indus-

[*Traduction*]

Although the Association did not intervene in the hearings of the Transport Committee of the House of Commons, it has made known its misgivings with respect to section 4 of Bill C-75. On March 31, 1986, the Association sent its objections and queries concerning certain paragraphs of section 4 to all the federal members of parliament from Quebec.

Let us say at the outset that we think that section 4, as drafted, would do considerable harm to the shipping trade on the St. Lawrence and the Great Lakes. Since that trade is the bread and butter of the great majority of our members, it concerns us very much. That is why we are respectfully putting our concerns before you.

Notwithstanding our many geographical, physical, climatic or economic disparities, our ancestors were able to draw from these diversities the necessary elements to build the country that we know today.

Taken as a whole, the measures proposed by section 4 of Bill C-75 would effectively worsen the competitive position of the St. Lawrence-Great Lakes route in relation to alternative U.S. routes to the heartland of the North American continent. Whatever the Halifax Chamber of Commerce may think (and it is the only one to have put forward that view), this bill will be disastrous for Canadian transporters and all Canadians connected with related shipping services.

The government is to be commended for seeking ways to recover certain costs for the purpose of reducing the deficit, but the means used to do this should not harm the competitive position of the St. Lawrence-Great Lakes shipping system in relation to the U.S. alternatives. The money that is now paid by the government for the goods and services this bill would tax is given to Canadians. In return, Canadians pay taxes to this country and purchase services and goods in Canada. At a time when unemployment is already too high, it is necessary to take care before applying measures that would have the effect of exporting our jobs and our experience to the United States.

An amendment proposes that all new duties shall be published in the Canada Gazette at least 90 days before coming into force. Interested persons and groups will be able to express their views on the impact of these new duties to the Minister. This amendment appears to us to be a step in the right direction. However, we respectfully submit that the publication of new rates should be preceded by public consultation.

Because of regional disparities, the equitable enforcement of duties throughout the country is sure to be difficult and extremely controversial. What is essential in one region may be useless in another. The gulf, the St. Lawrence, its tributaries, and a part of the Seaway constitute our home, our workplace, our recreation, our heritage, and our children's inheritance. For more than a century, the sailors of the St. Lawrence valley have helped to build, in the face of hardship and poverty, a viable waterway that has played an important and vital role in Canada's development. The people in the heartland of the country already pay the majority of Transport Canada's costs and are prepared to continue doing so. However, it seems unjust to add an additional tax to the detriment of the shipping

[*Text*]

trie maritime du centre du pays et au profit de celui de la côte américaine et Golfe du Mexique nous apparaît injuste.

Le monde maritime canadien a su innover pour apprivoiser l'hiver ou utiliser au maximum les limites physiques de la voie maritime afin d'améliorer notre situation par rapport aux alternatives américaines. L'apport économique du milieu maritime est important et il ne peut se permettre de perdre une clientèle qu'il a acquise grâce à l'acharnement et à l'excellence des services fournis par les navigateurs, pilotes, garde-côtes, chantiers maritimes, services portuaires et administrateurs, en plus des milliers de personnes liées au domaine maritime. Le fait que des navires «port container» de 70,000 tonnes se rendent à Montréal été comme hiver, que des pétroliers canadiens alimentent l'hiver des ports du golfe avec une aide limitée de brise-glace a permis à nombre de communautés canadiennes d'être mois isolées. Il y a 25 ans, plusieurs des services hivernaux étaient impensables, d'autres impossibles sans l'aide de brise-glace; aujourd'hui plusieurs navires «volent de leurs propres ailes». Si les services d'aide aux navires n'avaient pas été offerts pour ainsi dire «briser la glace», aurions-nous les services autonomes que l'on connaît aujourd'hui et qui servent si bien les Canadiens? Le progrès accompli permet à des navires canadiens de transporter jusqu'à un million de boisseaux de blé et en faire l'auto-déchargement et à des pétroliers de 130,000 tonnes de se rendre jusqu'à Montréal pour ne mentionner que ces exemples.

Le gouvernement canadien a la responsabiilté de la sécurité maritime des navires, du personnel navigant et aussi celle de protéger nos rives et notre environnement. Toute surtaxe qui aurait pour effet d'inciter les gens à se passer de mesures sécuritaires dans le but de rentabiliser leur commerce serait dangereux et irait à l'encontre de la responsabilité morale du gouvernement.

Compte tenu que ce projet de loi a été déposé sans les consultations habituelles, selon les dires de M. Forrestall (certaines clauses du projet ayant une portée internationale suite à des conventions et protocole portant sur la sécurité en mer, à savoir la pollution et d'autres questions déjà en vigueur depuis de nombreuses années) nous demandons au gouvernement de suspendre l'application de l'article 4 du projet C-75 afin de lui permettre d'entreprendre une étude d'impact et de faisabilité avant de l'adopter.

Messieurs les sénateurs, monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Je vous remercie monsieur Pouliot.

Senator Graham: Again, we come to the use of words with respect to clause 4. We have heard such words as "withdraw", "delete", "suspend." The previous group said "delete" and you have said "suspend." If you suspend, what will follow? How long would it take you, if government officials co-operated, to adequately study and bring in what are in your judgment more realistic recommendations?

Mr. Pouliot: The mere fact that the government has already mentioned that there will be no tolls before January 1987 and that they will probably not come into force before 1988 indicates that they see some problems with this clause as well. The

[*Traduction*]

industry in the centre of the country and for the benefit of the industry on the U.S. coast and the Gulf of Mexico.

The Canadian shipping industry has been able to innovate, both in overcoming the winter and in making the utmost use of the Seaway's physical facilities in order to improve our situation in relation to the U.S. alternatives. The economic contribution of the maritime environment is important, and it cannot afford to lose the clientele it has acquired through the tenacious efforts and outstanding services provided by the navigators, pilots, coast guard officers, shipyards, harbours and administrators, in addition to the thousands of other persons connected with the maritime economy. The fact that 70,000-tonne container ships visit Montreal in winter and summer alike, and that Canadian tankers service gulf ports in winter with limited ice-breaker assistance, has lessened the isolation of many Canadian communities. Twenty-five years ago, many of these winter services were unthinkable, others impossible without the assistance of ice-breakers; today, several ships fend for themselves. If this assistance to vessels had not been offered, so to speak, to "break the ice", would we have the independent services we have, which serve Canadians so well? Thanks to this progress, Canadian vessels can transport and self-unload up to one million bushels of wheat, and 130,000-tonne tankers can travel as far as Montreal, to mention but a couple of examples.

The Canadian government is responsible for the seafaring safety of vessels and navigational personnel, and for the protection of our shores and our environment. Any surcharge that would have the effect of inducing people to dispense with safety measures in order to ensure the profitability of their business would be dangerous and in contradiction with the government's moral responsibility.

In view of the fact that this bill was tabled without the usual consultations, according to Mr. Forrestall (certain clauses having international implications as a result of conventions and protocols in relation to ocean safety, pollution, and other issues already in force for several years), we ask the government to suspend the application of section 4 of Bill C-75 to enable it to undertake an impact and feasibility study before its adoption.

Messrs. Senators, Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: I thank you, Mr. Pouliot.

Le sénateur Graham: Encore une fois, le vocabulaire est varié à propos de l'article 4. Nous avons entendu les mots «retirer», «supprimer» et «suspendre». Le groupe précédent veut qu'il soit «supprimé» et vous voulez qu'il soit «suspendu». S'il est suspendu, que se passera-t-il après? Combien de temps vous faudra-t-il, si les représentants du gouvernement collaborent, pour effectuer l'étude voulue et formuler les recommandations que vous jugerez les plus réalistes?

M. Pouliot: Le simple fait que le gouvernement a déjà indiqué qu'aucun droit de péage ne sera exigé avant janvier 1987 et ne le serait probablement pas avant 1988 indique qu'il est conscient que cet article pose des problèmes. La complexité et

[*Text*]

complexity and diversity of our nation is such that it will be very difficult to tax a maritime industry in that way. The services provided by the Coast Guard are in a way general services. They provide help so that mariners may do their job. That help can be of one kind in one region and of another kind in another region. If they are talking about across-the-board percentages, they may have a small impact in one region and a greater impact in another region. How will they be able to justify the charges for one region when there are no charges in another region? How can they charge one region a certain price for aids to navigation and not charge the same price to another region? It is a very complex situation.

We mentioned in our brief that this bill impacts on Canadians working in this sphere. We are in direct competition with the United States, the Gulf of Mexico and the American east coast, particularly for containers, grain and coal. The gentlemen who are better versed in all the technicalities and the dollars and cents involved have said that the competition is very close. As seamen we know where the ships go. They are going to the Gulf of Mexico, New Orleans, Baltimore and so on. Like we say, we are fighting for our livelihood and we think that mariners as such and particularly the mariners of the St. Lawrence Valley whom we represent have made a great contribution to Canada. They have done so with a minimum of assistance as things started out, and as technology progressed they have progressed. We say to the government, "Please, in these hard times, don't put another tax on us that will cut our viability and our livelihood."

Senator Graham: Mr. Chairman, this group has added a personal touch to their presentation, more so than other groups. It has talked about its livelihood and, indeed, the St. Lawrence being their playground and, indeed, the area where you hope your children will grow up and your families will be allowed to stay. I was impressed by that. You have not made reference to the amendments that have been made since the first tabling or introduction of this legislation. I am wondering if you have been impressed by the amendments that have been introduced and the accommodations which have been made by the government thus far.

Mr. Pouliot: As I say, I am not an expert on the bill as such. We came here to give our point of view, because of what we read in the papers and from what we saw through the documents that have been circling around the marine field. However, I can mention two of the amendments. One was the question of 90 days. But, there again, giving 90 days with no right to appeal means that you have 90 days to give your views before they come into force. But that is not a right to appeal. The other one was the question of changing from sounding channels only to sounding the channels or port entrances, or whatever. Those are the two that come to mind at the present time. I do not think that allays the fears we have about this competition that we are having from the United States. I guess we don't have to tell anyone that the United States want to take back some things which they figure are theirs. But the commerce is there. They already had a bill before Congress which wanted to make the container companies, which were

[*Traduction*]

la diversité de notre pays sont telles qu'il sera très difficile d'assujettir l'industrie maritime à un droit pareil. Les services offerts par la Garde côtière sont, d'une certaine façon, des services généraux. Elle aide les marins à faire leur travail. Son aide peut varier d'une région à l'autre. Des droits universels, si c'est ce dont il est question, pourraient avoir peu d'impact sur une région et beaucoup sur une autre. Comment pourra-t-on justifier qu'il y ait des droits dans une région et pas dans une autre? Comment peut-on exiger des frais dans une région pour des services de navigation et ne pas exiger les mêmes dans une autre région? C'est une situation très complexe.

Nous indiquons dans notre mémoire que le projet de loi touche les Canadiens qui travaillent dans ce secteur. Nous sommes en concurrence directe avec les États-Unis, le golfe du Mexique et la côte est américaine, surtout pour ce qui est des conteneurs, des céréales et du charbon. Ceux qui connaissent très bien tous les aspects techniques et financiers de la situation ont indiqué que la concurrence est très serrée. Les marins savent où les bateaux vont. Ils se rendent dans le golfe du Mexique, à la Nouvelle-Orléans, à Baltimore, etc. Comme nous l'avons déjà indiqué, il s'agit de notre gagne-pain, et nous pensons que les marins et particulièrement ceux de la vallée du Saint-Laurent que nous représentons, ont apporté beaucoup au Canada. Ils l'ont fait avec très peu de moyens au début, et les progrès techniques leur ont permis de faire davantage. Nous demandons au gouvernement, en ces temps difficiles, de ne pas nous imposer d'autres droits qui vont nuire à notre survie et à notre gagne-pain.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, ce groupe a apporté une touche personnelle à sa déclaration, plus que les autres groupes. Il a été question du gagne-pain de ses membres, du fait que le Saint-Laurent est l'endroit où ils passent leurs loisirs et où ils espèrent voir grandir leurs enfants et vivre leur famille. Ces propos m'ont touché. Vous n'avez pas fait référence aux amendements qui ont été apportés depuis que le projet de loi a été déposé pour la première fois. Je me demande s'ils vous ont favorablement surpris ainsi que les accommodements qui ont été pris par le gouvernement jusqu'à maintenant.

M. Pouliot: Comme je l'ai dit, je ne suis pas un expert. Notre association est venue présenter son point de vue à la lumière de ce que nous avons lu dans les journaux et dans les documents qui ont circulé dans notre milieu. Cependant, je peux me prononcer sur deux amendements. Il y a la question des 90 jours. Pourtant, encore une fois, accorder 90 jours sans droit d'appel signifie que vous avez 90 jours pour faire connaître votre opinion avant l'application des droits. Ce délai n'est pas un droit d'appel. Il y a aussi la question du sondage des canaux seulement ou celui des canaux, des entrées de port, etc. Ce sont les deux amendements qui me viennent à l'esprit pour le moment. Je pense pas qu'ils dissipent les craintes que nous entretenons au sujet de notre concurrence avec les États-Unis. J'imagine qu'il va s'en dire que les États-Unis veulent reprendre ce qu'ils croient leur appartenir. Mais le commerce est là. Le Congrès américain a déjà été saisi d'un projet de loi qui prévoyait que les compagnies de conteneurs, qui faisaient

[*Text*]

calling at Montreal, publish their tariffs, to try to cut down that competition.

As I say, we are in business in the St. Lawrence. We have been there, most of us, father and son. It was passed down to us by our parents and we hope to pass it on to our children. We have built it with our hands. Everything that is there, either we or our ancestors made the advancement of technology. Perhaps we do not have university degrees. We are mariners.

Senator Graham: I think you used the words "The bill was tabled without the normal consultation process". Have you been involved in legislation changes before affecting your business, your livelihood?

Mr. Pouliot: Yes. Legislative changes have not necessarily come about, but there have been inquiries about legislative change and there has been quite a bit of inquiry. I took those words out of the minutes of the Senate hearings here. I believe they were mentioned by Mr. Forrestall or Mr. Mazankowski, but I can't be certain. It was either of those, before either the committee here or the House. One of those two honourable gentlemen said that, that these had been brought in without the normal consultation process. He mentioned the context. It was because of the fact that there was other legislation or laws pending, because of the fact that other parts of bill C-75 were very important and had international ramifications.

The Chairman: Are there any further questions? If not, we thank our witnesses for their appearance this evening.

Honourable senators, our next witness is Mr. Richard Thomasson, the Vice President, Great Lakes and Inland Waters, the Seafarers' International Union of Canada. Please continue, Mr. Thomasson.

Mr. Richard Thomasson, Vice President, Great Lakes and Inland Waters, Seafarers' International Union of Canada: Honourable senators, the committee and its staff are to be congratulated on their work and, for the most part, the excellent document. However, the rights, health and safety of the seafarer must be protected. This document must set down firm laws, rules and regulations that see to the protection of seafarers, in the same way that the labour laws of Canada protect workers in other industries. But the unorganized are in special need of such protection. We need only to look at the Ocean Ranger to be reminded of that. We must remember that quite often these people are working on what could be considered a Canadian island in foreign waters, and therefore their needs are unique.

Our profession is in some ways vastly different from the shore industries. We need unusual and clear protection. There are some sections of the bill regarding penalties where the changes do not go far enough, such as, for example, jail terms for seafarers that miss their ships. I understand that these rules have been modified since the Transport Committee looked at it prior to the last reading. This section takes us back to the eighteenth century. However, as I say, they have made modifications. These penalties are too harsh, especially for the Great Lakes sailor, who is considered by himself and management people as being somewhat between shore and sea.

[*Traduction*]

escale à Montréal, publient leurs tarifs pour essayer de réduire la concurrence.

Comme je l'ai dit, nous travaillons sur le Saint-Laurent, la plupart d'entre nous, de père en fils. Le métier nous a été transmis par nos parents et nous espérons le transmettre à nos enfants. Nous avons tout bâti nous-mêmes. Soit nous ou nos ancêtres ont appliqué les progrès techniques. Nous n'avons pas de diplôme universitaire. Nous sommes marins.

Le sénateur Graham: Je pense que vous avez déclaré que «ce projet de loi a été déposé sans les consultations habituelles». Avez-vous déjà été consulté à propos des amendements du projet de loi touchant votre commerce et votre gagne-pain?

M. Pouliot: Oui. Le projet de loi n'a pas nécessairement été modifié, mais on a posé des questions à ce sujet et on en a posé beaucoup. Je tire ces propos du compte rendu des délibérations du Sénat ici. Je crois qu'ils ont été prononcés par M. Forrestall ou M. Mazankowski, mais je n'en suis pas certain. C'est l'un ou l'autre, soit devant votre comité ou celui de la Chambre. L'un des deux a indiqué que les amendements avaient été apportés sans consultation. Il a expliqué pourquoi. Il a précisé qu'il y avait d'autres projets de loi ou d'autres lois en suspens et que d'autres parties du projet de loi C-75 étaient très importantes et avaient des répercussions internationales.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? S'il y en a pas, nous remercions les témoins d'avoir comparu devant nous ce soir.

Honorables sénateurs, notre prochain témoin est M. Richard Thomasson, vice-président, Grands lacs et eaux intérieures, Syndicat international des marins canadiens. Je vous cède la parole, monsieur Thomasson.

M. Richard Thomasson, vice-président, Grands lacs et eaux intérieures, Syndicat international des marins canadiens: Honorables sénateurs, je tiens à féliciter le comité et son personnel pour leur travail et ce document qui en grande partie, est excellent. Cependant, les droits, la santé et la sécurité des marins doivent être protégés. Ce document doit énoncer clairement des lois, des règles et des règlements qui assurent la protection des marins de la même façon que le droit du travail du Canada protège les travailleurs dans d'autres secteurs. Les non-syndiqués ont des besoins spéciaux en matière de protection. Il suffit de penser à l'Ocean Ranger pour en avoir une idée. Il faut se rappeler que bien souvent l'équipage travaille sur ce qu'on pourrait appeler une île canadienne en eaux étrangères et par conséquent leurs besoins sont uniques en leur genre.

Notre métier est d'une certaine façon bien différent de celui pratiqué sur le littoral. Nous avons besoin d'une protection particulière et claire. Les amendements apportés à certains articles du projet de loi au sujet des peines ne vont pas assez loin, comme les peines d'emprisonnement des marins qui ne reviennent pas à bord du navire. Je crois comprendre que ces dispositions ont été modifiées depuis que le comité des transports étudie le projet de loi et avant sa dernière lecture à la Chambre. Cet article nous reporte au XVIIIe siècle. Toutefois, comme je l'ai déjà indiqué, on l'a modifié. Ces peines sont beaucoup trop sévères, surtout pour les marins des Grands

[*Text*]

Pollution must be considered to a greater degree. One must only read or listen to the news media to know that there must be more protection. These lakes provide our drinking water, the water we bathe in and the water used in preparing our food, seven days a week, 24 hours a day.

We must also be protected by laws and regulations as to the protective clothing and equipment that we must use when working on vessels carrying the very chemicals that pollute our waters. The bill must look to the future. Just look at the rapid changes that have taken place since the introduction of this bill; the rapid changes in chemicals to be carried and the depth of the pollution problem itself.

We feel that the regulations governing minimum tonnage to be regulated should be lowered as, for example, the vessels servicing offshore rigs. The people working aboard those smaller vessels need the protection of these regulations.

The changes in the bill that reserve our coast for Canadian flags are good and welcome changes, but should be strengthened. The Great Lakes should be reserved for American and Canadian vessels only. By that we mean vessels trading steadily on Great Lakes waters. At this very moment, since I wrote this, the ship that I mentioned here has left. There is a foreign flag tanker trading between Sarnia and Chicago carrying dangerous chemicals; but, more to the point, that foreign vessel with its foreign crew is trading on the Great Lakes while Canadian sailors are drawing unemployment insurance—and there are other Canadian companies that could have supplied those vessels; and I understand that there are two more on their way up.

We need more regulations. Had we had adequate regulations in the past, there would not be hundreds of jobs sailing under foreign flags. For example, the day that a Canadian pilot is not required on our lakes, rivers and canals will be the day that foreign flags will appear on Canadian lake ships, and Canadian jobs and business will disappear as they have on the ocean and the coast.

Finally, Mr. Chairman, and members of the committee, we come to cost recovery—and I put user fees in the same category. We find ourselves in the strange situation of being on the side with some of the task force people who came down hard against a Canadian flag deep sea fleet. We cannot have full cost recovery if our Canadian marine industry is to survive. It is ludicrous to have a situation whereby American rail rates can compete with the cheapest form of transport, namely, water transportation. Here we are comparing Canadian wages with American. Canada and the U.S. are the only maritime countries in the world that do not, in some form or other, subsidize their marine industry. It is ridiculous to even consider that the Canadian marine industry can compete with state-

[*Traduction*]

Lacs qui se considèrent eux-mêmes et le sont aussi par les administrateurs, dans une catégorie située entre les mains du littoral et ceux qui naviguent en mer.

La pollution doit être considérée de façon plus sérieuse. Il suffit de lire ou d'écouter les nouvelles pour se rendre compte qu'il faut accroître la protection. L'eau que nous buvons, celle dans laquelle nous nous baignions et celle que nous utilisons pour la préparation de nos aliments, sept jours par semaine, 24 heures par jour, provient de ces lacs.

Nous avons aussi besoin de lois et de règlements pour régir les vêtements que doivent porter et le matériel que doivent utiliser pour se protéger ceux qui travaillent sur les navires transportant les produits chimiques qui polluent nos eaux. Le projet de loi doit envisager l'avenir. Pensez aux changements rapides qui sont survenus depuis la présentation du projet de loi; l'évolution rapide concernant les produits chimiques transportés et l'ampleur du problème de la pollution lui-même.

Nous estimons que le règlement régissant le jaugeage minimum devrait être abaissé, par exemple, celui des navires qui assurent les services des installations de forage au large des côtes. C'est nécessaire pour protéger ceux qui travaillent sur ces plus petits navires.

Les changements prévus dans le projet de loi pour réserver notre littoral aux navires canadiens sont utiles et bien accueillis, mais ils devraient être renforcés. Les Grands Lacs devraient être réservés uniquement aux navires américains et canadiens. Nous entendons par là les navires marchands qui circulent régulièrement sur les Grands Lacs. Le navire dont je parle dans le document n'est plus dans nos eaux. Ce navire-citerne étranger transportait des produits chimiques dangereux entre Sarnia et Chicago mais, ce qui est encore plus important, ce navire marchand étranger, avec à son bord un équipage étranger, circule sur les Grands Lacs alors que des marins canadiens touchent de l'assurance-chômage et que d'autres entreprises canadiennes auraient pu fournir ces navires; et je crois comprendre qu'il y en a deux autres qui s'en viennent.

Nous avons besoin de règlements plus fermes. Si nous avions eu les règlements nécessaires pas le passé, il n'y aurait pas des centaines d'emplois de marins occupés par des étrangers. Par exemple, le jour où les services d'une pilote canadien ne seraient plus requis sur nos lacs, fleuves et canaux, des pavillons étrangers flotteront sur les navires sur les lacs canadiens et les emplois et les entreprises du Canada disparaîtront tout comme ce fut le cas des emplois en mer et sur le littoral.

Enfin, monsieur le président et membres de ce comité, nous en arrivons à parler du recouvrement des fonds, et j'inclus aussi les droits des utilisateurs. Nous nous trouvons dans une situation délicate étant donné que nous sommes du même avis que les membres du groupe de travail qui se sont opposés vivement à une flotte hauturière canadienns. Nous ne pouvons recouvrer entièrement nos coûts si nous voulons que l'industrie maritime canadienne survive. Il serait ridicule que les tarifs ferroviaires américains puissent concurrencer le mode de transport le moins cher, à savoir le transport maritime. Nous comparons ici les salaires canadiens aux salaires américains. Le Canada et les États-Unis sont les seuls pays maritimes du monde qui ne subventionnent pas, sous une forme ou une

[*Text*]

owned or subsidized deep sea fleets. Water-side transport cannot be compared to air-side and shore-side transportation modes.

You will undoubtedly hear all of the arguments against cost recovery, most of them self-serving—but, then, what isn't? Costs should be recovered from foreign flags. Unless the object is to wipe out the Canadian marine industry, full cost recovery cannot be considered. Thank you. I was informed that I was to submit the same brief tonight that I submitted previously to the standing committee. Had I known what I know now, perhaps my brief would have had a slightly different flavour. Thank you.

Senator Graham: Mr. Chairman, I am interested in the witness' last comment that if he had known what he knows now, his brief would have a slightly different flavour. Would he care to elaborate on that comment?

Mr. Thomasson: I mentioned that some of the penalties had been modified, but the people speaking this evening seemed to be talking more about cost recovery, user pay and the harm it is doing to our industry. In light of the fact that one of our ships was laid up today due to a lack of cargo, which means that 25 or 30 people will not be working, and because I had to go to Sarnia on Friday, where another ship was laid up, I just think that I would have paid a little more attention to that area.

Senator Graham: You say in your brief that Canada and the U.S. are the only maritime countries in the world that do not, in some form or another, subsidize their marine industry. Yet at the present time the coastguard is getting 3 per cent recovery and are talking about raising that to 15 per cent recovery. Do you not think that the marine industry is being subsidized in some form by the Government of Canada through the coastguard?

Mr. Thomasson: I suppose that it could be called a sort of subsidy. I would hate to mention the post office in this connection, but—

Senator Graham: Go ahead and mention it; we are here to hear your position.

Mr. Thomasson: In my view, this sort of industry should not make a profit. I do not think they have to break even. These industries provide services that the country needs. When this bill was passed in the House of Commons, I sent a telegam to the Prime Minister and mentioned, in another light, many of the things spoken of by the previous speaker.

The Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, as far as we are concerned, built light and heavy industry in Ontario. If it were not for the Great Lakes and the marine industry on them, the light and heavy industries just would not exist. The costs that will be incurred as a result of this legislation, no matter how minimal, will have a great influence on an industry that cannot, as it is, compete with foreign ships.

[*Traduction*]

autre, leur industrie maritime. Il est ridicule de songer que l'industrie maritime canadienne puisse concurrencer des flottes hauturières subventionnées ou d'État. Le transport maritime ne peut se comparer au transport aérien ou routier.

Vous entendrez sans doute tous les arguments de ceux qui s'opposent au recouvrement des fonds, parce qu'ils ne servent pas leur intérêts, mais alors, que faut-il faire? Les coûts doivent être recouvrés auprès navires étrangers. A moins que l'on veuille éliminer l'industrie maritime canadienne, il est impossible be songer au recouvrement total des coûts. Merci. On m'a annoncé que je devais présenter ce soir le même mémoire que celui que j'avais présenté au comité permanent. Si j'avais su ce que je sais maintenant, mon mémoire aurait peut-être été légèrement différent. Merci.

Le sénateur Graham: Monsieur le president, je suis intrigué pas la dernière observation du témoin qui déclare que s'il avait su ce qu'il sait maintenant, son mémoire aurait été un peu différent. Pourrait-il préciser sa pensée?

M. Thomasson: J'ai indiqué que certaines des peines avaient été modifiées, mais les témoins qui ont comparu ce soir ont parlé surtout du recouvrement des fonds, des droits des utilisateurs et du tort que cette mesure cause à notre industrie. Étant donné qu'un de nos navires a été désarmé aujourd'hui parce que sa cargaison n'était pas suffisante, ce qui veut dire que 25 ou 30 personnes se retrouvent sans travail, et parce que j'ai constaté, lors de mon séjour à Sarnia vendredi, qu'un autre bateau y a été désarmé, je pense que j'aurai mis un peu plus l'accent là-dessus.

Le sénateur Graham: Vous dites dans votre mémoire que le Canada et les États-Unis sont les seuls pays maritimes du monde à ne pas subventionner, sous une forme ou une autre, leur industrie maritime. Pourtant, à l'heure actuelle, la Garde côtière recouvre 3 p. 100 de ces frais et songe à augmenter cette proportion à 15 p. 100. Ne pensez-vous pas que l'industrie maritime est subventionnée d'une certaine façon par le governement canadien, par le biais de la Garde côtière?

M. Thomasson: J'imagine que c'est une sorte de subvention. Cela m'ennuierait beaucoup d'avoir à citer les postes, dans ce contexte, mais . . .

Le sénateur Graham: Allez y et citez-les; nous sommes ici pour entendre votre point de vue.

M. Thomasson: D'après moi, les industries de ce genre ne devraient pas réaliser de profit. Je ne pense pas qu'elles doivent chercher à éxquilibrer leurs dépenses. Elles offrent des services dont le pays a besoin. Quand le projet de loi a été présenté à la Chambre de communes, j'ai envoyé un télégramme au Premier ministre pour lui signaler, vus sous un autre angle, beaucoup des points soulevés par le témoin qui m'a précédé.

D'après moi, les Grands lacs et la voie maritime du Saint-Laurent ont permis d'établir l'industrie légère et l'industrie lourde en Ontario. Sans les Grands lacs et l'industrie maritime, ces industries n'existeraient tout simplement pas. Les frais entraînés par l'application du projet de loi, quels qu'ils soient, auront une grande influence sur une industrie qui ne peut, dans son état actuel, concurrencer les navires étrangers.

[*Text*]

Just this weekend on CBC I heard a documentary about two foreign ships, the crews of which had been abandoned. A large part of the problem was that they did not have proper regulations. The ships were junk and these crews were left here. These are the kinds of people that our shipping companies have to compete with—they are paying their crews $170 or $240 a month. To dump extra costs on our shipping industry at this time is not only totally unfair but rather silly, in my view.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): At page 3 of your brief you say that the day a Canadian pilot is not required on our lakes, rivers and canals will be the day foreign flags will appear on Canadian lake ships. Some of the witnesses who have appeared before this committee were employers and other people involved in the shipping industry who made the fairly strong case that pilots on the Great Lakes incurred a cost that they had to bear which they did not think was necessary. I do not suppose you are unaware of this feeling on the part of some ship owners who would like to get rid of the pilots. I can understand their point of view; I can see that they would like to get rid of any extra costs. What are you saying, though? As I understood them, they said that pilots constituted an extra cost they had to bear. You, however, are saying more than that, as I read your brief. Are you saying that if we do away with pilots on the seaway, that would somehow favour foreign flags? How do you justify that statement?

Mr. Thomasson: I will first say that I am totally in favour of pilots and think that there should be more aboard foreign ships. I should also mention that foreign shipping should be paying for ice-breaking costs and so forth. Different companies have tried foreign flags—the Bahamian flag, for example—on the Great Lakes. One of the reasons why they do not do so is because of the cost of the pilot—when they are under foreign flag, they have to use a pilot.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Does everyone on the seaway have to use a pilot? Does a Canadian ship have to use a pilot?

Mr. Thomasson: Not in all areas, no; Canadian ships on the Great Lakes and in the Welland canal do not have to use a pilot. But they have to use a pilot if they fly a foreign flag, which is ridiculous because a Canadian captain knows the water as well as anyone else. But if those ships have to pay for a pilot, that is an extra cost and is one of the reasons why foreign flags are not on the Great Lakes ships.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): I am somewhat confused. I presumed that those people who came before this committee were Canadians on Canadian ships under Canadian flags, complaining about the pilots. They would appear to be advising us to do away with the pilots, and you would appear to be telling us that if they had their way, this would favour foreign flags in competition with them.

[*Traduction*]

La fin de semaine dernière, au réseau anglais de Radio-Canada, j'ai regardé un documentaire sur deux navires étrangers dont les équipages avaient été abandonnés. Une grande partie du problème était attribuable au fait que les règlements en vigueur ne suffisaient pas. Les navires sont vieux et leur équipage restent ici. Nos compagnies de navigation doivent concurrencer ces pays qui payent leurs équipages 170 $ ou 240 $ par mois. A mon avis, en plus d'être tout à fait injuste, il est plutôt ridicule de vouloir faire payer les frais supplémentaires à notre industrie maritime.

Le sénateur Stewart (Prince Albert-Duck Lake): A la page 3 de votre mémoire, vous indiquez que le jour où les services d'un pilote canadien ne seront plus requis sur nos lacs, fleuves et canaux, des pavillons étrangers flotteront sur les navires canadiens. Certains des témoins qui ont comparu devant notre comité étaient des employeurs et d'autres représentants de l'industrie maritime qui ont fermement soutenu que les pilotes des Grands lacs leur demandaient des frais qu'ils jugeaient excessifs. J'imagine que vous savez que certains armateurs aimeraient se passer des pilotes. Je comprends leur point de vue; ils voudraient couper tous les frais supplémentaires. Mais vous, qu'en dites-vous? Si j'ai bien compris, les armateurs ont dit que les pilotes constituaient pour eux une dépense supplémentaire. Vous, par contre, vous allez plus loin que cela dans votre mémoire. Voulez-vous dire que si nous n'employions plus de pilotes sur la voie maritime, cela favoriserait les navires étrangers? Qu'est-ce qui vous fait dire cela?

M. Thomasson: Je tiens d'abord à dire que je suis entièrement favorable aux pilotes et que je crois qu'il devrait y en avoir plus sur les navires étrangers. J'ai également dit dans le mémoire que les armateurs étrangers devraient payer une partie du coût des services des brise-glace et d'autres frais. Certaines compagnies de transport ont fait appel à des armateurs étrangers—des armateurs des Bahamas, par exemple—pour faire le transport sur les Grands Lacs. L'une des raisons pour lesquelles ils ne le font plus est qu'ils doivent engager des pilotes lorsqu'ils ont recours à des navires étrangers.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Les armateurs qui font du transport sur la voie maritime sont-ils tous obligés d'employer des pilotes? Les armateurs canadiens doivent-ils en engager?

M. Thomasson: Non, pas partout; lorsque les navires font le transport sur les Grands Lacs et dans le Canal Welland, il n'y a pas de pilote à bord. Mais il doit y en avoir un lorsque le bâtiment arbore un pavillon étranger, ce qui est tout à fait ridicule, parce que les capitaines canadiens connaissent ces eaux aussi bien que n'importe qui. Lorsqu'un armateur doit engager un pilote, cela représente une dépense supplémentaire, et c'est l'une des raisons pour lesquelles les bâtiments étrangers ne naviguent pas sur les Grands Lacs.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Je ne suis pas certain de comprendre. Je croyais que les témoins que nous avons entendus étaient des Canadiens utilisant des navires canadiens arborant le pavillon canadien, et qu'ils se plaignaient d'avoir à employer des pilotes. Ils semblaient nous conseiller de ne plus les obliger à employer des pilotes alors que vous, vous

[*Text*]

Mr. Thomasson: I am saying that one of the reasons why some of them do not fly foreign flags on their vessels is that they would have to pay for a pilot. A ship which does not have a foreign flag—a Canadian ship—in certain instances will not have to pay for a pilot.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Are you saying that if they could do away with pilots, they would then go under a foreign flag, pay smaller wages and everything?

Mr. Thomasson: I cannot look into their minds. However, some have tried it before.

Senator Steuart (Prince Albert-Duck Lake): They are not advising this because they are Santa Claus, in other words?

Mr. Thomasson: Yes.

Senator Turner: Mr. Thomasson, at page 3 of your brief you say that American rail rates can compete with the cheapest form of transport; namely, water transportation. You say that you are comparing Canadian wages with American here. Are you talking about railway wages or marine workers' wages?

Mr. Thomasson: I am saying that even though the American wages are relatively high, rail transportation can be used—and quite often is—to beat out our shipping companies on carrying charges.

Senator Turner: Do you have the figures on trading on the Great Lakes by vessels other than Canadian and American vessels?

Mr. Thomasson: No, I do not have those figures.

Senator Turner: Can you get them for us?

Mr. Thomasson: I suppose so, although I think that you could get them more easily than we could.

Senator Graham: Could you provide them in the form of a percentage?

Mr. Thomasson: You would like what percentage?

Senator Graham: We would like the percentage which would show how much trading was done by foreign owned vessels.

Mr. Thomasson: No, I could not tell you that. Are you now talking about all ships going into the Lakehead, then leaving the country; ships bringing one cargo in, picking one up and leaving? Is that the question or are you talking about ships that trade exclusively on the Great Lakes?

[*Traduction*]

semblez nous dire que s'ils obtenaient gain de cause, cela favoriserait les armateurs étrangers qui sont leurs concurrents.

M. Thomasson: Je dis simplement que l'une des raisons pour lesquelles certains armateurs refusent de louer leurs navires à des compagnies étrangères, de manière à ne pas être obligés d'arborer des pavillons étrangers, est que s'ils le faisaient, ils devraient payer un pilote. Dans certains cas, les armateurs dont les navires n'arborent pas de pavillon étranger, et qui arborent donc le pavillon canadien, ne sont pas obligés d'employer des pilotes.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): Vous dites donc que s'ils pouvaient se dispenser des pilotes, ils pourraient louer leurs navires à des compagnies étrangères, verser des salaires moins élevés, etc.?

M. Thomasson: Je ne lis pas dans leur pensée, mais certains ont déjà tenté de le faire par le passé.

Le sénateur Steuart (Prince Albert-Duck Lake): En d'autres termes, s'ils nous donnent ce conseil, ce n'est pas par simple grandeur d'âme?

M. Thomasson: C'est exact.

Le sénateur Turner: Monsieur Thomasson, à la page 3 de votre mémoire, vous dites que les sociétés ferroviaires américaines peuvent concurrencer le moyen de transport le moins coûteux, à savoir le transport maritime. Vous dites que vous comparez les salaires canadiens et les salaires américains. Parlez-vous des salaires versés par les transporteurs ferroviaires ou par les transporteurs maritimes?

M. Thomasson: Je dis que même si les salaires versés par les transporteurs américains sont relativement élevés, les compagnies de transport maritime américaines peuvent recourir aux sociétés ferroviaires—ce qu'elles font très souvent, d'ailleurs—pour offrir de meilleurs prix que nos compagnies de transport maritime.

Le sénateur Turner: Avez-vous des chiffres sur le transport sur les Grands Lacs par des navires autres que des navires canadiens et américains?

M. Thomasson: Non.

Le sénateur Turner: Pourriez-vous nous les obtenir?

M. Thomasson: Je présume que oui, mais je crois que vous pourriez les obtenir plus facilement que nous.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous les donner sous forme de pourcentages?

M. Thomasson: A quel pourcentage songez-vous en particulier?

Le sénateur Graham: Nous voudrions connaître le pourcentage du transport maritime assuré par des navires étrangers.

M. Thomasson: Je ne pourrais pas vous donner ces chiffres. Parlez-vous de tous les navires qui vont à la Tête-des-lacs, qui y déchargent leur cargaison, qui en embarquent une autre et qui quittent le pays? Est-ce bien votre question ou voulez-vous parler des navires qui naviguent exclusivement sur les Grands Lacs?

[*Text*]

Senator Turner: That is what I am interested in. How many foreign ships have come in on the Great Lakes over the last year?

Mr. Thomasson: I only know of the one that traded in the winter exclusively on the Great Lakes. We are not asking—although we would like it—that foreign ships not come into the Great Lakes. We are saying that they should not be allowed to work exclusively in Canadian waters on the Great Lakes.

Senator Turner: You said in your brief that the rights, health and safety to seafarers working on mobile offshore drilling units must be protected. Could you be more specific as to the needs and protection of those seafarers and the weaknesses of Bill C-75 in this regard?

Mr. Thomasson: First of all, the bill has been improved. I mentioned that the committee was to be congratulated with regard to that.

There should be special attention paid to all safety aspects regarding sailors. The Ocean Ranger disaster happened because they just did not pay attention and they did not do things that they should have done for the safe working conditions of those people who worked on the rig. Bill C-75 should set down regulations that are very strict, as Labour Canada has, and these should be strictly adhered to. Any safety has been totally ignored, even after the Ocean Ranger disaster.

Senator Turner: Has it improved since the results of the investigation of the Ocean Ranger?

Mr. Thomasson: Yes.

Senator Turner: To your satisfaction?

Mr. Thomasson: No, not to my satisfaction.

Senator Turner: How much to your satisfaction, 25 per cent or 50 per cent or more?

Mr. Thomasson: Fifty per cent.

Senator Turner: What do you think we should do about the other 50 per cent, because there are lives at stake every day.

Mr. Thomasson: I think the Coast Guard should be given more authority. The Coast Guard should be the authority as far as drill rigs and any offshore equipment. The safe working conditions should be very stringent, moreso than on shore.

Senator Turner: When a seafarer misses a ship, the jail term penalty was done away with. What do you think should be substituted as a penalty, if there should be one?

Mr. Thomasson: There has to be a penalty. In our union, we have never said that working on a ship should be the same as working ashore because the captain is out on the ocean with a group of people and he must be able to say to them that if they

[*Traduction*]

Le sénateur Turner: Ce que je veux savoir, c'est combien de navires étrangers sont venus sur les Grands Lacs au cours de l'année dernière.

M. Thomasson: Je ne peux vous parler que de celui qui a navigué exclusivement sur les Grands Lacs pendant tout l'hiver. Nous ne demandons pas que les navires étrangers ne puissent naviguer sur les Grands Lacs, même si nous préférerions que ce soit le cas. Tout ce que nous disons, c'est que ces navires ne devraient pas être autorisés à naviguer exclusivement dans les eaux canadiennes des Grands Lacs.

Le sénateur Turner: Vous dites dans votre mémoire qu'il faut protéger les droits, la santé et la sécurité des marins qui travaillent sur les plates-formes de forage mobiles aux larges des côtes. Pourriez-vous préciser les besoins de ces marins, les mesures de protection qui s'imposent et les lacunes du projet de loi C-75 à cet égard?

M. Thomasson: D'abord, le projet de loi a été amélioré. Comme je l'ai déjà dit, il faut en féliciter le comité.

Il faudrait porter une attention spéciale à tout ce qui touche la sécurité des marins. La catastrophe de l'Ocean Ranger est attribuable à la négligence et elle s'est produite parce que les responsables à bord de la plate-forme n'ont pas fait ce qu'ils auraient dû faire pour rendre les conditions de travail des employés sécuritaires. Le projet de loi C-75 devrait prévoir des règlements très stricts, comme Travail Canada l'a fait, et ces règlements devraient être sévèrement appliqués. Au contraire, on n'a absolument rien fait du côté de la sécurité, même après le désastre de l'Ocean Ranger.

Le sénateur Turner: Après l'enquête sur l'accident, les mesures de sécurité ont-elles été améliorées?

M. Thomasson: Oui.

Le sénateur Turner: A votre satisfaction?

M. Thomasson: Non, cependant.

Le sénateur Turner: Dans quelle mesure en êtes-vous satisfait? A moitié, moins qu'à moitié ou plus?

M. Thomasson: A moitié.

Le sénateur Turner: Étant donné que des vies humaines sont en jeu chaque jour, que devrions-nous faire, à votre avis, pour que les mesures de sécurité soient suffisantes?

M. Thomasson: Je crois qu'il faudrait donner plus de pouvoir à la Garde côtière canadienne. Les plates-formes de forage et toutes les installations en haute mer devraient être de sa compétence. Les mesures de sécurité devraient être encore plus strictes en haute mer que sur la terre ferme.

Le sénateur Turner: Par le passé, lorsqu'un marin ne repartait pas sur son navire, il s'exposait à une peine d'emprisonnement qui a maintenant été abandonnée. Devrions-nous prévoir une peine pour ces cas-là, et par quoi devrions-nous remplacer la peine d'emprisonnement?

M. Thomasson: Il faut prévoir une peine. Dans notre syndicat, nous n'avons jamais prétendu que travailler sur un navire, c'était comme travailler sur la terre ferme, parce que le capitaine passe beaucoup de temps en haute mer avec un groupe

[*Text*]

do not shape up or whatever the situation is, when they get into port, this is what will happen. There should be some sort of penalty there, but certainly not jail.

Senator Turner: On the seaway do the workers have a demerit system? I worked with the CNR and after you obtained 60 demerit points you were fired until the union got you back, which was usually two years. Do you have the same type of system or would that type of system be an advantage to you?

Mr. Thomasson: There should be some sort of suspension rule, but we do not have the system that you speak of. But there should be some sort of system in there where the men know there will be some sort of penalty. There should probably be a suspension, but not two years.

Senator Turner: Suspension without pay?

Mr. Thomasson: Do you mean while you are working?

Senator Turner: Yes.

Mr. Thomasson: No. We have had that. We used to call that logging. No one should be able to take pay away that you have earned.

Senator Turner: If you have a demerit system, you can still work and take home the bread and butter. When you get 10 or 15 demerit points, it smartens you up.

Mr. Thomasson: Yes, I would be in favour of something like that, but I am not in favour of taking away pay earned.

Senator Turner: Thank you very much, Mr. Thomasson.

The Chairman: Are there any other questions?

Senator Thériault: Mr. Chairman, when we have these committee meetings regarding Bill C-75, I would be interested in knowing if there are people from Transport Canada here listening to the deliberations and presentations that are made.

The Chairman: Yes, there are.

Senator Graham: Mr. Thomasson, we thank you for your presentation and views. Through you, Mr. Chairman, perhaps we could ask the people from Transport Canada to identify themselves.

The Chairman: I have no objection to that. Go ahead, gentlemen.

Mr. Paul W. Couse, ULS International Inc.: I am not with Transport Canada. My name is Paul Couse. I work for Upper Lake Shipping International Inc.

Mr. Donald Rothwell, President and General Manager, Great Lakes Waterways Development Association: My name is Donald Rothwell. I am employed with the Great Lakes Waterways Development Association.

Mr. Ned Bossé, Logistec Corporation: My name is Ned Bossé, Logistec Corporation, Montreal.

[*Traduction*]

d'hommes et qu'il doit pouvoir leur dire que s'ils ne marchent pas droit, ils s'exposent à des sanctions à leur arrivée à bon port. Il faut donc prévoir une peine quelconque, mais certainement pas l'emprisonnement.

Le sénateur Turner: Les marins qui travaillent sur la voie maritime sont-ils assujettis à un système de démérite? Lorsque j'ai travaillé pour le CN, un employé qui accumulait 60 points de démérite était congédié jusqu'à ce que le syndicat le reprenne, habituellement après deux ans. Les compagnies maritimes ont-elles un système de ce genre, et si ce n'est pas le cas, auraient-elles avantage à en adopter un?

M. Thomasson: Il faudrait prévoir une procédure de suspension, mais nous n'avons pas le système dont vous parlé. Il serait bon d'en instituer un pour que les hommes sachent que l'insubordination ne reste pas impunie. Il faudrait probablement prévoir une période de suspension, mais pas de deux ans.

Le sénateur Turner: Sans rémunération?

M. Thomasson: Vous voulez dire pendant la période d'emploi?

Le sénateur Turner: Oui.

M. Thomasson: Non. Cela a déjà été le cas. Nous appelions cela le report de paie. Personne ne devrait avoir le pouvoir d'enlever à un homme ce qu'il a gagné.

Le sénateur Turner: Si vous aviez un système de démérite, les hommes pourraient continuer de travailler et de subvenir aux besoins de leurs familles. Lorsqu'une incardade leur vaudrait 10 ou 15 points de démérite, cela les assagirait.

M. Thomasson: Oui, je serais favorable à un tel système, mais je suis contre l'idée de retenir le salaire gagné.

Le sénateur Turner: Je vous remercie beaucoup, monsieur.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je voudrais savoir si, lorsque notre comité étudie le projet de loi C-75, il y a dans la salle des représentants de Transports Canada qui suivent les délibérations.

Le président: Oui, il y en a.

Le sénateur Graham: Monsieur Thomasson, nous vous remercions de votre mémoire et de vos conseils. Par votre intermédiaire, monsieur le président, pourrions-nous demander aux représentants de Transports Canada de s'identifier?

Le président: Je n'y vois aucune objection. Allez-y, messieurs.

M. Paul W. Couse, *ULS International Inc.:* Je ne suis pas un employé de Transports Canadal. Je m'appelle Paul Couse et je travaille pour l'*Upper Lake Shipping International Inc.*

M. Donald Rothwell, président et directeur général, *Great Lakes Waterways Development Association:* Je m'appelle Donald Rothwell et je travaille pour l'Association.

M. Ned Bossé, *Logistec Corporation:* Je m'appelle Ned Bossé et je travaille pour la *Logistec Corporation,* à Montréal.

[*Text*]

Mr. Glen Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard: My name is Glen Stewart. I am the Deputy Commissioner of the Coast Guard.

Mr. Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard: My name is Jim Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard.

Mr. Fred Sherwin, Project Manager, Coast Guard, Cost Recovery Project: My name is Fred Sherwin. I am with the Coast Guard and I am responsible for the development of the Cost Recovery Project.

Ms. Sandra Wood, Transport Canada: I am Sandra Wood. I am Parliamentary Liaison, Transport Canada. Debbie Wood is with me.

The Chairman: Thank you very much. Honourable senators, I would like someone to move the following motion: That in accordance with rule 83, l'Association des marins de la vallée du St-Laurent, the St. Lawrence River Economic Development Group and the Seafarers' International Union of Canada be reimbursed for all reasonable living and traveling expenses incurred by their representatives.

Hon. Senators: Agreed.

Carried.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Glen Stewart, sous-commissaire, Garde côtière canadienne: Je m'appelle Glen Stewart et je suis sous-commissaire à la Garde côtière.

M. Jim Hornsby, directeur général, sécurité des navires, Garde côtière canadienne: Je m'appelle Jim Hornsby et je suis directeur général de la sécurité des navires à la Garde côtière canadienne.

M. Fred Sherwin, gestionnaire de projet, Garde côtière: Je m'appelle Fred Sherwin. Je travaille à la Garde côtière où je m'occupe du projet de recouvrement des fonds.

Md. Sandra Wood, Transports Canada: Je m'appelle Sandra Wood. Je travaille au service de la liaison parlementaire à Transports Canada. Debbie Wood m'accompagne.

Le président: Merci beaucoup. Honorables sénateurs, j'aimerais que l'on propose la motion suivante: Que conformément à l'article 83 du Règlement, une indemnité raisonnable soit versée pour le remboursement des frais de voyage et de séjour des représentants de l'Association des marins de la vallée du Saint-Laurent, du *St. Lawrence River Economic Development Group* et du Syndicat international des marins canadiens.

Des voix: D'accord.

La motion est adoptée.

La séance est levée.

WITNESSES—TÉMOINS

From the St. Lawrence River Economic Development Group:

Mr. Jacques Auger, President;
Mr. Yvan Desgagné, Vice-President;
Mr. Hugues Morrissette, Secretary.

From the "l'Association des marins de la vallée du St-Laurent":

Mr. Charles Pouliot, President;
Mr. Jacques Lacasse, member;
Mr. Léonce Naud, counsel.

From the Seafarers' International Union of Canada:

Mr. Richard Thomasson, Vice-President, Great Lakes and Inland Waters.

De la Société de développement économique du Saint-Laurent:

M. Jacques Auger, président;
M. Yvan Desgagné, vice-président;
M. Hugues Morrissette, secrétaire.

De l'Association des marins de la vallée du St-Laurent:

M. Charles Pouliot, président;
M. Jacques Lacasse, membre;
M. Léonce Naud, conseiller.

Du Syndicat international des marins canadiens:

M. Richard Thomasson, vice-président, les Grands Lacs et les eaux intérieures.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the St. Lawrence River Economic Development Group:

Mr. Jacques Auger, President;
Mr. Yvan Desgagné, Vice-President;
Mr. Hugues Morrissette, Secretary.

From the "l'Association des marins de la vallée du St-Laurent":

Mr. Charles Pouliot, President;
Mr. Jacques Lacasse, member;
Mr. Léonce Naud, counsel.

From the Seafarers' International Union of Canada:

Mr. Richard Thomasson, Vice-President, Great Lakes and Inland Waters.

De la Société de développement économique du Saint-Laurent:

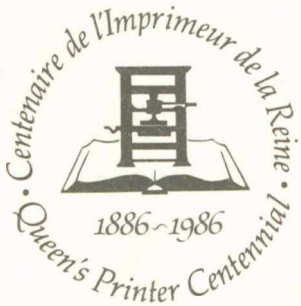
M. Jacques Auger, président;
M. Yvan Desgagné, vice-président;
M. Hugues Morrissette, secrétaire.

De l'Association des marins de la vallée du St-Laurent:

M. Charles Pouliot, président;
M. Jacques Lacasse, membre;
M. Léonce Naud, conseiller.

Du Syndicat international des marins canadiens:

M. Richard Thomasson, vice-président, les Grands Lacs et les eaux intérieures.



Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, June 4, 1986

Le mercredi 4 juin 1986

Issue No. 20

Sixth proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof"

Fascicule nº 20

Sixième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-75, intitulée: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

28440—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams
Bielish
Graham
Langlois
Lawson
Lucier
*MacEachen
(or Frith)
Macdonald
(*Cape Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams
Bielish
Graham
Langlois
Lawson
Lucier
*MacEachen
(ou Frith)
Macdonald
(*Cap-Breton*)
MacDonald
(*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, March 13, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative".

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 13 mars 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 4 JUIN 1986
(28)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit, à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bielish, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Thériault et Turner. (7)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De «Great Lakes Waterways Development Association»:

M. Donald S. Rothwell, président;

M. A. M. Runciman, président et

M. J. D. Leitch, vice-président.

De la «Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan»:

M. James Fish, directeur exécutif et

M. Steve Thorpe, expert, transport et développement économique.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 13 mars 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-75, intitulée: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

Le président présente M. Rothwell qui fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

Le président présente M. Fish qui fait une présentation et, avec son témoin, répond aux questions.

L'honorable sénateur Turner propose

Que, conformément à l'article 83 du Règlement, des dépenses raisonnables de déplacement et de logement soient payées à «The Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan».

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 22 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 4, 1986
(28)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bielish, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Thériault and Turner. (7)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

In attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Great Lakes Waterways Development Association:

Mr. Donald S. Rothwell, President;

Mr. A. M. Runciman, Chairman; and

Mr. J. D. Leitch, Vice-President.

From the Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan:

Mr. James Fish, Executive Director and

Mr. Steve Thorpe, Transportation and Economic Development Specialist.

Pursuant to its Order of Reference dated March 13, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-75 intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof".

The Chairman introduced Mr. Rothwell who made a presentation and, along with his associates, answered questions.

The Chairman introduced Mr. Fish who made a presentation and, along with his associates, answered questions.

The Honourable Senator Turner moved

That, pursuant to Rule 83, a reasonable sum for living and travelling expenses be paid to the Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan.

And the question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

At 10:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 4, 1986

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to examine the subject matter of Bill C-75, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, tonight we have two groups. First, from the Great Lakes Waterways Development Association is Mr. Donald S. Rothwell, President; Mr. A.M. Runciman, Chairman, and Mr. J.D. Leitch, Vice-Chairman. From the second group, the Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan we have Mr. James Fish, Executive Director and Mr. Steve Thorpe, Transportation and Economic Development Specialist.

The first person to speak is Mr. Rothwell. Do you have an opening brief, sir?

Mr. Donald S. Rothwell, President, Great Lakes Waterways Development Association: Yes I do, sir.

Thank you, Mr. chairman, and good evening honourable senators.

I would like to begin by expressing our thanks to your committee for having agreed to hear us this evening on the subject matter of Bill C-75.

Our delegation is led by the chairman of our board, Mr. A.M. Runciman. Well known I am sure, to all western Canadians, Mr. Runciman has spent his entire working life in the grain industry beginning as a producer in Saskatchewan and subsequently as the long-time president of United Grain Growers in Winnipeg. Mr. Runciman's distinguished contribution to his industry and to Canada was recognized in 1983 when he was awarded the Order of Canada.

Mr. John D. Leitch is the vice-chairman of our board and chairman of ULS International Incorporated, one of the largest shipping companies on the lakes.

These gentlemen, as spokesmen for the industries they know so well, are here to answer any questions that may arise as a result of the submission we are about to present.

My name is Donald Rothwell, President of the Great Lakes Waterways Development Association.

The Great Lakes Waterways Development Association was formed in 1959, the year the St. Lawrence Seaway was opened to deep draft navigation. It counts within its membership a substantial portion of the users of the St. Lawrence Seaway including steel and iron ore producers, shipping and shipbuilding companies, grain producers and flour millers as well as board of trade and Chambers of Commerce. A complete list of our member companies and our board of directors is attached to our submission, a copy of which you have at your disposal.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 4 juin 1986

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour étudier le projet de loi C-75, modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous accueillons ce soir deux groupes. D'abord, celui de la «Great Lakes Waterways Development Association», dont M. Donald S. Rothwell est le président M. A. M. Runciman, le président du conseil d'administration, et M. J. D. Leitch, le vice-président du conseil d'administration. Ensuite, il y a le groupe de la «Great Lakes Commission of Ann Harbour», Michigan, dont M. James Fish est le directeur exécutif et M. Steve Thorpe, l'expert dans le domaine du transport et du développement économique.

M. Rothwell, vous avez la parole. Voulez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. Donald S. Rothwell, président, Great Lakes Waterways Development Association: Oui, monsieur le président.

Merci, monsieur le président, et bonsoir, messieurs les sénateurs.

Je tiens d'abord à remercier votre comité qui a accepté de recueillir ce soir les commentaires que nous avions à faire au sujet du projet de loi C-75.

Notre délégation est dirigée par le président de notre conseil d'administration, M. A. M. Runciman. M. Runciman, bien connu des Canadiens de l'Ouest, a passé toute sa vie dans l'industrie des céréales, où il a débuté comme producteur, en Saskatchewan, pour ensuite assumer longtemps les fonctions de président de la United Grain Growers à Winnipeg. Le Canada a reconnu l'importante contribution de M. Runciman à notre pays en lui décernant l'Ordre du Canada, en 1983.

M. John D. Leich est vice-président de notre conseil d'administration et président de l'ULS International Incorporated, l'une des plus importantes sociétés de transport maritime des Grands Lacs.

Ces messieurs, en leur qualité de porte-parole de ces secteurs qu'ils connaissent si bien, sont ici pour répondre aux questions que vous aurez à poser sans doute, après que nous aurons présenté notre mémoire.

Je m'appelle Donald Rothwell, et je suis président de la Great Lakes Waterways Development Association.

La Great Lakes Waterways Development Association a été établie en 1959, l'année où la Voie maritime du Saint-Laurent a été ouverte à la navigation en eau profonde. Elle compte au nombre de ses membres une fraction importante des usagers de la Voie maritime du Saint-Laurent: producteurs de fer et d'acier; sociétés maritimes et chantiers navals; producteurs de grains et minoteries, ainsi que chambres de commerce. Nous avons annexé à notre mémoire, dont vous avez reçu copie, la liste de nos sociétés membres et la composition de notre conseil

[*Text*]

The major objective of our association is to encourage low-cost transportation on the Great Lakes-St. Lawrence Marine System.

Our quarrel with Bill C-75 centres on clause 4 which enables the Coast Guard to recover the cost of services it provides to our members. We continue to object to this clause in the strongest possible terms in the full knowledge of all the undertakings by the Minister of Transport and with due consideration to the amendments that have been introduced as this bill progressed through the parliamentary process. We understand that this is "only" enabling legislation. As it now stands, clause 4 is bad legislation that is unworthy of a place in the Statute Books of Canada and it does not deserve to be endorsed by Parliament.

Our opposition stems from three facts. First, the permission envisaged has the potential of inflicting serious damage on the already wounded industries that rely on the Seaway for their economic well-being; second, there is no assurance that Coast Guard cost recovery will make any net contribution to the reduction of the federal deficit; and third, cost recovery as envisaged is incapable of generating the "discipline" desired by the Auditor General of Canada.

In a word, the government has not done its homework. There have been no studies to determine the impact on industry, even though the impact could be substantial and intensely negative. Nor have there been studies on the impact on the deficit. In view of the fact that these charges will become legitimate operating costs which can be deducted from the profits prior to the final determination of corporate taxes, the net gain in government revenues is certainly not as high as the government expects. The study of these two facets of the same problem is nececessary before deciding whether this cost recovery policy should be pursued any further than the concept stage.

If it is decided that the benefits will outweigh the cost, and there is no a priori evidence, then Parliament's permission to proceed should place a number of very necessary restrictions on its application. These restrictions would be achieved if the legislation met the criteria outlined in our submission.

The implementation of clause 4 will give rise to an administrative nightmare.

Not unaware of the complexity involved, the Coast Guard has been working on the problem at least since 1979. In the early 1980s, a consulting firm was engaged to address the problem. Its report recognizes the necessity of using judgment, although we submit a large amount of downright guesswork would be required in the assessment of costs to individual beneficiaries.

The achievement of fair and equitable implementation of clause 4 appears to be impossible with the information presently at hand. The consultants report and any work subsequently presented to Coast Guard should be made available to this committee while it is studying Bill C-75.

The very confusing matter of the $20 million cap and the 15 per cent cap on cost recovery should be dealt with at this junc-

[*Traduction*]

de direction. Notre association a pour objectif principal d'encourager le transport à bon marché sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous reprochons surtout au projet de loi C-75 son article 4 qui autorise la garde côtière canadienne à prélever des droits pour couvrir les frais des services qu'elle fournit à nos membres. Nous continuons à nous opposer vivement à cet article tout en tenant compte des engagements pris par le ministre des Transports et après avoir dûment considéré les modifications qui ont été apportées à ce projet de loi, aux diverses étapes de son acheminement parlementaire. Nous avons bien compris le caractère «uniquement habilitant» de cette mesure législative. Sous son libellé actuel, l'article 4 est une mauvaise mesure législative qui est indigne de faire partie des statuts du Canada et ne mérite pas d'être adoptée par le Parlement.

Notre opposition est fondée sur trois éléments. D'abord, l'autorisation envisagée pourrait léser gravement les industries déjà compromises qui comptent sur la Voie maritime pour leur bien-être économique; deuxièmement, il n'y a aucune assurance que les droits perçus contribueront en aucune façon à la réduction du déficit fédéral et, troisièmement, le recouvrement des frais envisagés ne saurait entraîner cette «discipline» souhaitée par le vérificateur général du Canada.

Bref, le gouvernement n'a pas suffisamment étudié le dossier. Il n'a pas pesé les répercussions de cette mesure, qui seront sans doute importantes et éminemment négatives. Il n'a pas étudié non plus les effets de cette mesure sur le déficit. De plus, étant donné que ces droits deviendront des frais d'exploitation légitimes, déductibles des profits avant la détermination finale des impôts des sociétés, le gain en revenu net ne sera sûrement pas aussi élevé que le gouvernement s'y attend. L'étude de ces deux aspects du même problème s'impose avant de décider si cette politique de recouvrement des frais doit franchir le stade de la conception.

Si l'on conclut que les profits l'emporteront sur les dépenses, mais il n'y a à ce sujet aucune preuve, le Parlement, avant d'accorder son autorisation, devra attacher un certain nombre de restrictions à l'application de cette mesure. Ces restrictions seraient respectées si le projet de loi obéissait aux critères que nous avons suggérés dans notre mémoire.

L'application de l'article 4 donnera lieu à des cauchemars administratifs.

Sans ignorer la complexité de la situation, la Garde côtière travaille depuis 1979 déjà à résoudre ce problème. Au début des années 80, une société de consultants a été engagée pour résoudre ce problème. Dans son rapport, elle reconnaît la nécessité d'user de jugement, bien qu'à notre avis une immense dose d'approximation soit nécessairement liée à l'évaluation des frais qu'il convient de répartir entre les prestataires.

Une application juste et équitable de l'article 4 nous semble impossible dans l'état actuel des renseignements que nous possédons. Le rapport du consultant et tout autre travail présenté subséquemment à la Garde côtière, devraient être remis au comité, pendant qu'il étudie le projet de loi C-75.

Il convient ici de discuter de la question très embrouillée des plafonds de 20 millions de dollars et de 15 p. 100 de recouvre-

[*Text*]

ture. The fact is that this element of the controversy is irrelevant. What the government intends to do in the first instance does not alter the fact that Parliament is being asked to give the Coast Guard a blank cheque with no constraints whatsoever.

The figure of $824 million is similarly irrelevant because it represents only operating and maintenance costs as estimated for the 1986-87 fiscal year. There is no section in the clause limiting cost recovery to these categories of costs to which could be added a charge for the cost of capital. The value of the capital assets utilized is difficult to determine, but, as an indication, the Auditor General estimated the total cost of planned capital additions at $2.5 billion 1983 dollars. Depreciation and/or interest charges based on such a figure would add substantially to the cost to be recovered.

Nor is it impossible that pressure would develop very early for such action. Let me quote to you from the Auditor General's 1985 report in the Public Accounts of Canada on the allied subject of Airport Funding.

> The fund is expected to develop and operate its system of airports in such a way as to recover their costs. Costs that are recoverable have been defined to comprise direct operation and maintenance expenses, indirect expenses, depreciation, and interest on the undepreciated value of the capital assets. However, as described in Note 6 to the financial statements—

And, I am still quoting the Auditor General—

> —expenses recorded by the Fund do not include the cost for certain overheads of the Department of Transport, services provided by other government departments without charge, and an amount representing the government's interest expense associated with the capital invested in the Fund. These costs should be included in these financial statements as they are associated with the operations of the airports in the Fund. Had they been accounted for, the results of operations for the year ended March 31, 1985 would have been a loss estimated at $140 million instead of a net profit of $5 million. The effect on contributed captal and accumulated surplus as at March 31, 1985 cannot be reasonably estimated.

But it certainly is substantial. All we are talking about in this $824 million is the direct operating expenses.

The subject of the cost of capital has occupied the minds of successive auditors general for decades. Reports qualified the acceptance of the Seaway's annual report from 1960 to 1977 during which time the Seaway did not recover depreciation with tolls. In the subsequent refinancing of the Seaway that accompanied a 100 per cent increase in tolls, that organization recouped, on a retroactive basis, all depreciation for the 17 years in question. The issue of capital cost recovery is far from academic and has simply not been mentioned in connection with clause 4, but you can see from the quote from the Auditor

[*Traduction*]

ment des coûts. De fait, cet élément de la discussion est hors de cause. Ce que le gouvernement entend faire tout d'abord ne change rien au fait qu'on lui demande de donner carte blanche à la Garde côtière.

Le chiffre de 824 millions de dollars ne signifie rien non plus, car il ne représente que les frais d'exploitation et d'entretien selon l'estimation qui a été faite pour l'année financière 1986-1987. Rien dans cet article ne limite le montant du recouvrement à ces catégories de frais auxquelles pourrait être ajouté le loyer de l'argent. La valeur des éléments du capital utilisés est difficile à déterminer, mais le vérificateur général a estimé le coût total des apports de capitaux à 2,5 milliards de dollars de 1983. L'amortissement et/ou les frais d'intérêt relatifs à un tel montant ajouterait appréciablement aux frais à recouvrer.

Il n'est pas impossible que des pressions aient tôt fait de se manifester en faveur d'une mesure de ce genre. Laissez-moi plutôt vous citer un passage du rapport de 1985 du vérificateur général, publié dans les comptes publics du Canada sur la question connexe au financement des aéroports.

> Le Fonds doit développer et exploiter son réseau d'aéroports de manière à recouvrer leurs coûts. Les coûts recouvrables comprennent les frais directs de fonctionnement et d'entretien, les frais indirects, l'amortissement et l'intérêt sur la valeur non-amortie des immobilisations. Toutefois, comme le mentionne la note 6 afférente aux états financiers,

et je cite toujours les propos du vérificateur général . . .

> certains frais généraux du ministère des Transports, le coût des services fournis gratuitement par d'autres ministères du gouvernement et un montant qui représente la dépense d'intérêts du gouvernement liés au capital investi dans le Fonds ne sont pas inclus dans les dépenses comptabilisées par le Fonds. Ces coûts devraient être inclus dans ces états financiers puisqu'ils sont liés à l'exploitation des aéroports que regroupe le Fonds. Si les coûts précités avaient été comptabilisés, les résultats d'exploitation auraient représentée, pour l'exercice terminé le 31 mars 1985, une perte estimée à 140 millions de dollars au lieu d'un profit net de 5 millions de dollars. Il est impossible de fournir une estimation raisonnable des incidences de ce fait sur le capital d'apport et sur le surplus accumulé au 31 mars 1985.

Mais il est sûrement important. Noue ne parlons ici que des 824 millions de dollars qui constituent les frais d'exploitation directs.

Le coût du capital a retenu l'attention des vérificateurs généraux pendant des décennies. Ils ont formulé des réserves quant à l'adoption des rapports annuels de la voie maritime, et ce entre 1960 et 1977, période durant laquelle cet organisme n'a pas recouvré ses frais d'amortissement avec les droits de péage. Lors du refinancement de la voie maritime, qui s'était accompagné d'une augmentation de 100 p. 100 des droits de péage, la voie maritime a pu, rétroactivement, recouvrer toute la dépréciation pour les 17 années en cause. La question du recouvrement des coûts en capital est loin d'être théorique et

[*Text*]

General's Report the kind of pressure that the Minister of Transport and the officials within Transport Canada will be placed under as soon as this permission is granted. According to the legislation, 100 per cent of all these costs could legally be charged to the user with disastrous results. Is this really what Parliament wants to accomplish?

In light of the foregoing, our recommendation to the Senate of Canada is clear. Before passage, Bill C-75 should be amended to delete clause 4 in its entirety. Any further redrafting of cost recovery authorization should commence only after all the necessary facts are known and should meet the principles enunicated in the body of our submission.

In summary, the major point we have made is that clause 4 should not secure Senate approval. Other points we have made are:

(1) That the initial cap of $20 million is irrelevant to the question now before honourable senators; and

2) No policy change of this nature should be implemented until the affected industries can afford the charges. The intervening years should be spent drafting well-conceived cost recovery legislation.

Thank you, Mr. Chairman.

Senator Turner: Mr. Rothwell, in your brief you mention the Touche Ross report to the Dominion Marine Association, which the Great Lakes Waterways Development Association quotes in its submission, which refers to "the high fixed costs inherent in the industry." Could you elaborate on what those costs are?

Mr. J. D. Leitch, Vice-Chairman, Great Lakes Waterways Development Association: The Dominion Marine Association conducted a study of the operating experience of all its members over a five-year period. As a matter of fact, that started just five years ago. This study has shown a steady deterioration in the financial positions of all the companies involved. The companies involved operate over 90 per cent of the ships of any consequence, that is, ships in excess of 1,000 gross registered tonnes operating in Canada and of Canadian registry. It shows a steady deterioration of the financial position of these companies and it relates to a fall-off in cargo.

These companies are almost all bulk carrier companies. At one time Canada had an ocean-going fleet of some consequence. This ceased to exist about 30 years ago because of employee problems with the SIU at that time, and the ships were sold. The effective Canadian fleet, to the extent that DMA represents it, consists of lake ships. There are some ocean ships owned indirectly by Canadians, but they are all under foreign registry and have foreign crews on them.

The lake ships are subject to competition from the west coast of Canada where the DMA is currently carrying on a

[*Traduction*]

n'a tout simplement pas été mentionnée à propos de l'article 4, mais on peut imaginer, par la citation empruntée au rapport du vérificateur général, les pressions qui s'exerceront sur le ministre des Transports et les fonctionnaires de Transports Canada, dès que cette autorisation sera accordée. Aux termes de la loi, ces frais pourraient être légalement et intégralement imputés aux usagers avec des résultats désastreux. Est-ce vraiment là l'intention du Parlement?

Compte tenu de ce qui précède, notre recommandation au Sénat du Canada est claire. Avant son adoption, le projet de loi C-75 doit être modifié en supprimant l'article 4 tout entier. Toute nouvelle disposition en vue du recouvrement des coûts ne devrait être rédigée qu'après que les faits pertinents seront connus et pourront être subordonnés aux principes énoncés dans notre mémoire.

Nous avons dit, en résumé, que l'article 4 ne devrait pas être approuvé par le Sénat. Nous avons ajouté les points suivants:

1) Que le maximum initial de 20 millions de dollars est étranger à la question soumise pour étude aux honorables sénateurs; et

2) Aucun changement de politique de cette nature ne devrait être amorcé, avant que les industries concernées soient en mesure d'en assumer les frais. Les prochaines années devraient être utilisées pour rédiger une loi claire sur le recouvrement des coûts.

Merci, monsieur le président.

Le sénateur Turner: M. Rothwell, vous mentionnez dans votre mémoire le rapport Touche Ross adressé à la Dominion Marine Association, que la Great Lakes Waterways Development Association mentionne dans son mémoire et qui fait allusion aux «coûts fixes élevés inhérents à l'industrie». Pourriez-vous nous expliquer un peu en quoi consistent ces coûts?

M. J. D. Leitch, vice-président, Great Lakes Waterways Development Association: Depuis cinq ans, la Dominion Marine Association étudie les opérations de ses sociétés-membres. Elle a constaté la détérioration progressive de la situation financière de toutes les sociétés concernées qui exploitent 90 p. 100 des bateaux canadiens d'un tonnage brut enregistré de plus de 1 000 tonneaux. L'étude montre une détérioration constante de la situation financière de ces compagnies, ainsi qu'une réduction du fret.

Presque toutes ces compagnies utilisent des vraquiers. Il fut un temps où le Canada avait une flotte océanique assez importante. Elle a cessé d'exister il y a environ trente ans, à cause de problèmes de relations de travail avec le Syndicat, qui ont entraîné la vente des bateaux. La flotte canadienne réelle dans la mesure où elle est représentée par la Dominion Marine Association, se compose de navires de Lacs. Il y a quelques navires de hauter mer, qui sont indirectement la propriété de Canadiens, mais ils battent pavillon étranger et sont dotés d'équipages étrangers.

Les navires des lacs luttent de concurrence avec ceux de la côte ouest où la DMA se livre actuellement à une étude visant

[*Text*]

study to attempt to find out why there is a differential which favours the west coast to the extent of $20 a tonne on grain. The lake ships are subject to competition from the Mississippi River for the movement of American grain.

This business has fallen off. Four or five years ago, it carried approximately 10 million tonnes, and it is now in the area of 2 million or 3 million tonnes. A good deal of that is being carried by foreign ships directly out of the Great Lakes.

A certain amount of iron ore from the St. Lawrence and from Labrador, which would normally have come into the lakes, is now moving down the east coast because of the cost of the Great Lakes system.

Also among our customers are some of the largest steel companies in North America, and I am sure you are all aware of how they are suffering.

As a result of this, the debt ratios of the Great Lakes shipping industry as a whole have gone from a rather healthy 1:1 when we started down to about 2.5: to 3:1 debt-to-equity ratio. In addition, the fleets themselves have contracted from 12 down to five, and the number of ships operating has contracted from 130 down to 80.

Overall, it is a sick industry. The reason for producing the report you referred to was that we were advised by one of the deputy ministers that we were not making our point to the government and that we should, in fact, reinforce it, so we did so.

Senator Turner: Mr. Rothwell, you also state that it must provide for the establishment of an appeal mechanism apart from Parliament and the courts. What appeal mechanism do you suggest?

Mr. Rothwell: Most cost recovery clauses for most crown corporations and government entities have established some sort of appeal mechanism. The Seaway, for example, has to file its tariff changes with the CTC although I do not think it has ever done so; however, it is required under the act. The CTC is now in the process of disappearing. Some sort of objective tribunal would be necessary to resolve conflicts. You do not want a situation where your judge is your main protagonist.

The most healthy kind of forum that can be set up in this regard takes place prior to a dispute. For the last five years, we have been working closely with the Seaway Authority on an informal basis although it was done originally under the sanction of the then Minister of Transport, and we meet with the Seaway Authority twice a year. At one time we would go over the Seaway's budget, their traffic forecasts, their financial needs and the implications on tolls.

Via this, we are able to provide, at no cost, access to some of the best financial minds in Canada. The Seaway has the wit to use this very valuable resource. This whole exercise which has been going on for five years has been very positive indeed. We get to know the Seaway's problems, and the Seaway gets to understand ours.

[*Traduction*]

à expliquer la différence de tarif de 20 $ la tonne de céréales, qui favorise la côte ouest. Les navires des lacs y subissent également la concurrence du Mississippi, pour l'acheminement des céréales américaines.

Bref, les affaires se sont dégradées. Le fret qui, il y a quatre ou cinq ans, s'élevait à environ 10 millions de tonnes, n'est plus aujourd'hui que de 2 à 3 millions de tonnes. Une bonne partie de ce fret est transportée directement par des navires étrangers, à partir des Grands lacs.

Une certaine quantité du minerai de fer provenant du Saint-Laurent et du Labrador, qui aurait dû normalement être acheminée par les lacs, est actuellement transporté (via) la côte est, à cause des prix imposés par le système des Grands lacs.

Sans compter que, parmi nos clients, on trouve quelques-unes des aciéries les plus importantes de l'Amérique du Nord et vous connaissez, je crois, leur situation précaire.

Aussi, la proportion dette actif de l'industrie du transport maritime des Grands lacs a passé d'un rapport plutôt sain de 1:1, au début de nos activités, à de 2:5 à 3:1. De plus, nos flottes ont diminué de 12 à 5 et le nombre de navires en exploitation, de 130 à 80.

Autrement dit, l'industrie, en général, ne se porte pas bien. Si nous avons rédigé le rapport auquel vous avez fait allusion, c'est que l'un des sous-ministres nous a prévenus que nous n'avions pas réussi à exposer notre situation au gouvernement et que, de fait, nous devrions insister là-dessus.

Le sénateur Turner: Monsieur Rothwell, vous parlez aussi d'une procédure d'appel, distincte du Parlement et des tribunaux. Que suggérez-vous au juste?

M. Rothwell: La plupart des dispositions de recouvrement, faites aux sociétés de la Couronne et aux entités gouvernementales, prévoient une certaine procédure d'appel. La voie maritime, par exemple, doit déposer à la Commission des transports les modifications projetées à son tarif, bien que je ne crois pas qu'elle l'ait effectivement fait comme le veut la loi. La CCT est maintenant en voie de disparition. Il faudrait un tribunal objectif pour résoudre les conflits. On ne saurait être jugé par son principal adversaire.

La tribune la plus saine qui puisse être constituée à ce propos devrait l'être avant le différend. Durant les cinq dernières années, nous avons travaillé en étroite collaboration avec la voie maritime mais, de façon officieuse et avec l'approbation du ministre des Transports et nous avons rencontré les hauts fonctionnaires de la voie maritime deux fois par année. Durant l'une des séances, nous avons revu le budget de l'organisme, le tonnage prévu, les besoins financiers et les répercussions que tout cela pourrait avoir sur les tarifs.

Par ce moyen, il nous a été possible de recourir, sans frais de notre part, aux sommités financières du Canada. La voie maritime a eu l'intelligence de recourir à cette précieuse ressource. Ces consultations, qui durent depuis déjà cinq ans, ont eu des résultats très positifs. Nous avons appris à connaître les prob-

[*Text*]

We realized rather quickly in the game that we are all in the same boat. Some forum like this would be ideal. It has come into our mind in one of the criteria you mentioned.

Senator Turner: How large would the tribunal you suggest be? What would be the membership?

Mr. Rothwell: With the Seaway, there is probably an average of 20 people and that works.

Senator Turner: Are you suggesting there should be a time limit within which they should render their decision; how long should that time limit be after hearing the witnesses?

Mr. Rothwell: There certainly should be a time limit. It should be long enough to give them time to examine all facets of the issue confronting them, which is bound to be complex; everything on the lakes and the Seaway is. At the same time, it must be short enough that the decision is rendered in time to be useful. To put an actual number of days on it, however, would take more study. The 90 days does not seem too bad.

Senator Thériault: Gentlemen, at page 2 of your brief you state:

> We continue to object to this clause in the strongest possible terms in the full knowledge of all the undertakings by the Minister of Transport and with due consideration to the amendments that have been introduced as this bill progressed through the parliamentary process.

Having had a look at all of the amendments, do you still object to clause 4?

Mr. Rothwell: Yes, sir.

Senator Thériault: Did you make that claim when you appeared before the committee of the other place?

Mr. Rothwell: Although we knew the general tone of the amendments, senator, at the time we appeared before the legislative committee they were not available.

Senator Thériault: Were you against clause 4?

Mr. Rothwell: Indeed we were.

Senator Thériault: Are you still against clause 4?

Mr. Rothwell: Indeed we are.

Senator Thériault: Is yours the organization that has made representations against clause 4?

Mr. Rothwell: Oh, no, sir.

Senator Thériault: Did you not read the statement of the parliamentary secretary to the effect that all of the organizations but one that appeared before the house committee supported this legislation?

Mr. Rothwell: I did hear that. I will quote what the parliamentary secretary said. I am reading from page 1522 of the transcript of the proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications of Tuesday, April 29, 1986. Mr. Forrestall stated:

[*Traduction*]

lèmes de la voie maritime tout comme elle a appris à connaître les nôtres.

Nous avons vite réalisé que nous nous trouvions tous dans les mêmes conditions. Un forum de ce genre serait idéal. Il nous a été inspiré par l'un des critères que vous avez mentionnés.

Le sénateur Turner: De quelle dimension serait le tribunal que vous suggérez? Quelle en serait la composition?

M. Rothwell: Pour la Voie maritime, il se compose d'environ 20 personnes et il fonctionne bien.

Le sénateur Turner: Suggérez-vous de fixer un délai fixe dans lequel il faudrait rendre une décision; quelle serait la durée de ce délai, après l'audition des témoins?

M. Rothwell: Il devrait sûrement y avoir un délai. Ce délai devrait être assez long pour examiner tous les aspects de la question, qui sera nécessairement complexe, comme le sont toutes les questions qui se rapportent aux Grands Lacs et à la Voie maritime. Mais il doit d'autre part être assez court pour permettre de rendre une décision en temps utile. Quant à en préciser la durée en jours, il faudra étudier davantage la question. Le délai de 90 jours ne me semble acceptable.

Le sénateur Thériault: Messieurs, à la page 2 de votre mémoire, vous dites:

> Nous continuons à nous opposer à cet article avec toute l'énergie possible, connaissant très bien tous les engagements pris par le ministre des Transports et compte tenu des modifications qui ont été présentées au cours du processus parlementaire.

Après avoir considéré toutes les modifications, vous opposez-vous encore à l'article 4?

M. Rothwell: Oui, monsieur.

Le sénateur Thériault: Avez-vous formulé cette même opposition, lorsque vous avez comparu dans l'autre endroit?

M. Rothwell: Bien que nous connaissions alors le ton général des modifications, le texte ne nous avaient pas été remis lors de notre comparution devant le comité législatif.

Le sénateur Thériault: Étiez-vous contre l'article 4?

M. Rothwell: Nous l'étions, en effet.

Le sénateur Thériault: L'êtes-vous encore?

M. Rothwell: Sûrement.

Le sénateur Thériault: Est-ce votre organisation qui s'est opposée à l'article 4?

M. Rothwell: Non, monsieur.

Le sénateur Thériault: Avez-vous lu la déclaration du secrétaire parlementaire selon qui toutes les organisations, sauf une, qui ont comparu devant le Comité de la Chambre appuient cette mesure législative?

M. Rothwell: Oui. Je vais vous rapporter les paroles du secrétaire parlementaire. Je lis de la page 1522 des délibérations du Comité sénatorial permanent sur les transports et communications, fascicule du mardi 29 avril 1986. M. Forrestall a déclaré:

[*Text*]

> As I indicated in my opening remarks, it is fair to say that all the witnesses who were heard by the Legislative Committee of the other place, with one exception,

—and this is crucial—

> . . . to one degree or another indicated support for the principle of some level of cost recovery.

That statement is not incorrect. Senators will notice the use of the double negative—it is not a strong endorsement but, at the same time, it is not incorrect. What is incorrect is to translate that statement to mean that they all supported clause 4.

Senator Thériault: That is my point.

Mr. Rothwell: They did not. Our count is a little different, but we have counted 52 submissions or contacts with the government in one way or another. All but one of those indicated to one degree or another, with one exception, a strong opposition to clause 4. The one exception was Halifax. So it is the translation, Mr. Chairman and honourable senators, of what the parliamentary secretary said to indicate support of clause 4. Does that clarify the matter?

Senator Thériault: I am sure that the parliamentary secretary is speaking for me any time he says there is support for this bill. There is no question but that there are good points in this bill.

Mr. Rothwell: But they are not in clause 4.

Senator Thériault: The disagreement that I have, personally, as a member of the Senate of Canada, is that most of you people say, "Yes, we favour the recovery of costs for services, but—," and when I try to analyze what I have heard, that "but" means "but don't touch us, we cannot afford it." And that bugs me.

Mr. Rothwell: Mr. Chairman, Senator Thériault, I have heard many of these submissions and those that I have not heard I have read. I can honestly say that I have not heard anyone come right out and say that.

Senator Thériault: I have not, either.

Mr. Rothwell: Further to that, I cannot really agree that that is a fair rendering of what they have said. I do not think it fair to say that about Canadians. We as Canadian people have been hit very hard over the last few years with tax increases in support of the government's efforts to reduce the deficit. I must say that I am rather proud to be a Canadian and I am rather proud of Canadians' stoic acceptance of those tax increases. I do not think that Canadians have come out and said, "Well, hit everybody else but me." I cannot see how any of the submissions that I have heard or read could be interpreted as saying, "Go hit everybody else and don't hit me." Certainly that is not our point of view. What is being said—and that very strongly—is that this is a major policy change. Clause 4 is a major piece of legislation. Let us study it; let us look at it. We are not doing this to burn time. Let us look at this thing so that we know what we are doing. Let us not give the government carte blanche.

[*Traduction*]

> Comme je l'ai précisé dans ma déclaration préliminaire, il est juste de dire que tous les témoins qui ont été entendus par le Comité législatif de l'autre endroit, à une exception près,

. . . et la chose est d'une importance prémordiale . . .

> . . . ont dit qu'ils appuyaient le principe d'un certain recouvrement des frais.

Cette déclaration n'est pas incorrecte. Les sénateurs y noteront l'emploi d'une double négation . . . il ne s'agit pas d'un appui ferme, du même coup, ce n'est pas faux. Ce qui est incorrect, c'est de dire que cette déclaration signifie que tous ont appuyé l'article 4.

Le sénateur Thériault: C'est précisément ce que je veux dire.

M. Rothwell: Ils n'en a pas été ainsi. Le résultat que nous avons obtenu est légèrement différent, mais nous avons compté 52 soumissions ou contacts avec le gouvernement, d'une façon ou d'une autre. Tous, sauf un, indiquent à un degré plus ou moins élevé, et à une exception près, une vive opposition à l'article 4. L'exception est Halifax. C'est donc l'interprétation, monsieur le président et honorable sénateurs, de ce que le secrétaire parlementaire a dit pour manifester son appui de l'article 4. La question se trouve-t-elle éclaircie?

Le sénateur Thériault: Je suis sûr que le secrétaire parlementaire parle en mon nom chaque fois qu'il dit qu'il appuie le présent projet de loi. Il n'y a aucun doute qu'il renferme des articles pertinents.

M. Rothwell: Oui, mais non l'article 4.

Le sénateur Thériault: Ce qui m'embête, personnellement, en tant que sénateur, c'est que la plupart d'entre vous dites que vous êtes en faveur du recouvrement des coûts des services, mais . . . , et lorsque j'essaie d'analyser ce que j'ai entendu, il me semble que ce «mais» signifie «mais ne nous touchez pas, nous n'en avons pas les moyens»; et cela m'ennuie.

M. Rothwell: Monsieur le président, sénateur Thériault, j'ai entendu beaucoup de ces témoignages et lu ceux que je n'ai pas entendus. Je peux en toute honnêteté vous dire que je n'ai entendu personne dire cela.

Le sénateur Thériault: Moi non plus.

M. Rothwell: En outre, il me semble que votre interprétation n'est pas exacte. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire cela au sujet des Canadiens. Le peuple canadien a été touché très durement depuis quelques années par les augmentations fiscales que le gouvernement a imposées dans ses efforts pour réduire le déficit. Je dois avouer que je suis plutôt fier d'être Canadien, et je suis fier aussi du stoïcisme dont mes compatriotes ont fait preuve en acceptant ces augmentations fiscales. Je ne pense pas que les Canadiens aient déclaré: «Attaquez-vous à n'importe qui, mais pas à moi». Je ne vois pas comment l'un ou l'autre des exposés que j'ai lus ou entendus pourrait être interprété de la sorte. Ce n'est certainement pas notre point de vue. En réalité, nous insistons sur le fait qu'il s'agit là d'un changement majeur de politique. L'article 4 est une disposition législative d'importance. Étudions-la, examinons-la. Ce n'est pas pour gagner du temps mais pour savoir ce que nous faisons. Ne donnons pas au gouvernement carte blanche.

[*Text*]

This is certainly what we are saying. We are afraid of it. We have never said, "Hit everybody else and don't hit us." Furthermore, if there is anything in our submission that could be interpreted that way, it was not intended. Speaking on behalf of the members of the Great Lakes Waterways Development Association, I can say categorically that that is not a true rendering or précis of what we are trying to put across. That is definitely not true of our submission and I do not think it is true of any other submission that I have read or heard.

Senator Thériault: I can tell you, Mr. Chairman, that I have just heard the best political answer of my life, and I have heard a lot of them in my time.

Mr. Rothwell: But it is true.

Senator Thériault: It is true, but do you suggest how much they should charge at any place? I am not naive enough to believe that you people were involved in this yet have not looked at it. You would not appear before a committee of the House of Commons or the Senate without having looked at it and without having knowledge of what the traffic can bear. I am not naive enough to believe that someone is not going to pay. Someone has to pay. Further, I do not think you will find a Canadian who objects to the idea that we have to be careful about the deficit. That is all true. But my contention is that there are services provided to regions, industries and people that have to be financed from general revenue. To a large degree the policy up until now calls for changes. It is my submission—and I am no expert—that the fishermen in the Atlantic provinces, the shippers in the Atlantic provinces, amateurs on the Great Lakes or on the St. Lawrence Seaway, can afford it, and I believe that Canada can afford it. I have never heard anyone say "We are for cost recovery, but don't touch me", but I have heard people say "Yes, the St. Lawrence Seaway cannot bear any more. We are competing with the American ports, and traffic is going down." I think it is true that traffic is going down. This is a changing world. I think that the policy of this government—I would not care if it were a Liberal government or an NDP government—as stated in clause 4 is wrong.

Mr. Rothwell: We certainly agree, sir.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, are you going to ask any questions? You are the most qualified senator here. I would like to wait until you have asked your questions before I ask mine.

The Chairman: Thank you for that undeserved compliment. I would like to draw attention to a statement that was made that in one degree or another those who have appeared had indicated support for the principle of some level of cost recovery. That is a pretty vague statement. I believe it is the view of most of us that we should try to recover something if we want to cut down on the deficit; but that is not an endorsement of

[*Traduction*]

Voilà ce que nous disons. Nous en sommes effrayés. Nous n'avons jamais dit: «Attaquez n'importe qui, mais pas nous». Si un passage quelconque de notre mémoire permet pareille interprétation, ce n'est pas intentionnel. Au nom des membres de la Great Lakes Waterways Development Association, je peux vous dire catégoriquement qu'il ne s'agit pas là d'une interprétation juste ou précise de ce que nous essayons d'exprimer dans notre mémoire ni dans aucun autre exposé que j'ai entendu ou lu.

Le sénateur Thériault: Permettez-moi de dire, monsieur le président, que je viens d'entendre la meilleure réponse politique de toute ma vie, et j'en ai entendu beaucoup.

M. Rothwell: Mais c'est la vérité.

Le sénateur Thériault: C'est peut-être la vérité, mais combien devraient-ils demander? Je ne suis pas assez naïf pour croire que, en dépit de votre intérêt, vous n'avez pas encore envisagé la question. Vous ne comparaîtriez pas devant un comité de la Chambre des communes du Sénat sans l'avoir étudiée et sans savoir ce que peut supporter le marché. Je ne suis pas assez naïf pour croire que personne ne devra payer. Il faut que quelqu'un paie. De plus, je doute que vous trouviez un Canadien qui s'opposera au fait que nous devions être prudents en ce qui concerne le déficit. Tout cela est vrai. Mais je prétends que ces services sont fournis à des régions, à des industries et à des personnes qui doivent être financés à partir des recettes fiscales générales. Jusqu'ici, la politique, dans une grande mesure, nécessite qu'on y apporte des modifications. Quant à moi, et je ne suis pas un expert, j'estime que les pêcheurs des provinces de l'Atlantique, les expéditeurs des provinces de l'Atlantique, les armateurs dont les navires empruntent les Grands Lacs ou la Voie maritime du Saint-Laurent peuvent se le permettre, tout comme le Canada peut se le permettre aussi. Je n'ai jamais entendu quelqu'un demander de ne pas être touché tout en se déclarant en faveur du recouvrement des coûts mais j'ai entendu des gens dire: «C'est vrai, la Voie maritime du Saint-Laurent ne peut accepter une augmentation de la circulation. Nous rivalisons avec les ports américains, et la circulation diminue». Je crois qu'il est vrai que la circulation diminue. Nous sommes dans un monde en évolution. Peu m'importe que le gouvernement soit libéral, néo-démocrate ou conservateur, je crois que la politique exposée à l'article 4 est mauvaise.

M. Rothwell: Nous sommes tout à fait d'accord, monsieur.

Le président: Avez-vous d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, allez-vous poser des questions? Vous êtes le sénateur le plus qualifié ici. Je préférerais attendre que vous posiez vos questions avant de le faire moi-même.

Le président: Je vous remercie pour ce compliment non mérité. J'aimerais attirer votre attention sur l'observation d'un témoin voulant que les témoins aient, à des degrés divers, signifié leur appui, au principe du recouvrement des coûts. Cette observation est plutôt vague. Je crois que la plupart d'entre nous estiment que nous devrions tenter de recouvrer une partie des coûts si nous voulons réduire le déficit; mais cela n'implique pas l'appui du projet de loi dans sa forme actuelle, loin de

[*Text*]

the bill as it is—far from it. Have you any comment to make on that, Mr. Rothwell?

Mr. Rothwell: Well, I tend to agree.

Senator MacDonald (Halifax): I think you put that question to the committee, Mr. Chairman.

The Chairman: Perhaps it was a leading question. I cannot see, from the indication we have received from our witnesses this evening, that they are in support of the bill as a whole, because if we take out clause 4 of the bill, we have no bill at all. It is a complete refusal to accept this legislation. Is my interpretation correct?

Mr. Rothwell: We have no quarrel with the other clauses in Bill C-75.

The Chairman: But if clause 4 is deleted, you have no bill.

Mr. Rothwell: You would certainly have a bill.

The Chairman: Based on what—merely because it is there?

Mr. Rothwell: Actually clause 4 is a little bit of a wart. Cost recovery really does not fit in with the general subject material, with the rest of the bill. The rest of it is rather popular. It is needed. It is a good bill. But clause 4 does not fit in in any logical way. As a matter of fact, it sort of hitches a lift on the rest of the bill.

Senator Thériault: Clause 4 is a taxing policy in the wrong kind of legislation, in my humble opinion.

Mr. Rothwell: If you take out clause 4 you have a good bill.

The Chairman: Do you have an amendment to suggest to clause 4, or do you want a complete disappearance of clause 4?

Mr. Rothwell: At this time. Any cost recovery legislation, in our opinion, should conform to the criteria that we have outlined in our submission. There are 11 of them. This is Parliament's direction to officials who are implementing this bill. Officials who are implementing this bill need some direction from Parliament on how Parliament wants implemented the permission it is giving to recover these costs—because there are too many judgment calls in this case. How do you assign the depreciation on an icebreaker for one particular trip? It is a judgment call. It is joint costs; it is common costs. The economic jargon for a problem that plagued the railway industry from the time it was first regulated in 1903 until deregulation was: How do you assign these costs that are common to certain activities? It is a judgment call. As a matter of fact, I said in my opening statement that there was a lot guess work involved. There are a lot of judgment calls, and the people who are implementing this require some direction from Parliament on how Parliament wants this done. What should Parliament say? Mr. Chairman, we don't know what Parliament should say because we don't have the facts. There have been no studies made, as I mentioned—no study of the impact on the industry, no study on the impact on the deficit, and no study on how this thing should be done. It can be done well, but it is going to take some work to figure out how to do it well. I am sorry that

[*Traduction*]

là. Avez-vous un commentaire à faire à ce sujet, monsieur Rothwell?

M. Rothwell: Eh bien, je serais plutôt d'accord.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je crois que vous avez posé cette question au Comité, monsieur le président.

Le président: Peut-être était-ce une question tendancieuse. D'après ce qu'ont dit les témoins ce soir, il ne me semble pas qu'ils appuient le projet de loi dans son ensemble puisque si, si l'article 4 était supprimé, il ne resterait rien du tout. Ils refusent totalement cette mesure législative. Ai-je bien compris?

M. Rothwell: Nous ne nous opposons pas aux autres dispositions du projet de loi C-75.

Le président: Mais si l'article 4 est supprimé, il n'y a plus de projet de loi.

M. Rothwell: Mais non, il y en aurait sûrement un.

Le président: Sur quoi vous basez-vous pour dire cela, simplement sur le fait qu'il est là?

M. Rothwell: En fait, l'article 4 est gênant. Le recouvrement des coûts s'inscrit mal dans l'ensemble du projet de loi. Les autres articles ont été plutôt bien accueillis. C'est un bon projet de loi et il est nécessaire. Mais l'article 4 n'a pas de raison d'être logique. En fait, il nuit au reste du projet de loi.

Le sénateur Thériault: L'article 4 est une disposition fiscale qui ne s'intègre pas à ce projet de loi, à mon humble avis.

M. Rothwell: Si vous supprimiez l'article 4, il vous resterait un bon projet de loi.

Le président: Aimeriez-vous amender l'article 4 ou désirez-vous qu'il soit entièrement supprimé?

M. Rothwell: Toute mesure visant le recouvrement des coûts devrait, à notre avis, se conformer aux critères que nous avons exposés dans notre mémoire. Il y en a onze. C'est par le projet de loi que le Parlement donne ses directives aux autorités compétentes. Les autorités qui appliquent ce projet de loi ont besoin que le Parlement leur explique comment il veut que son autorisation de recouvrer ces coûts soit appliquée. Il y a trop de jugement de valeur, sinon, comment déterminer la dépréciation que subit un brise-glace après un voyage donné? C'est une question de jugement. Les coûts sont conjoints, ils sont communs. Voici la question qui tourmentait l'industrie ferroviaire au moment de sa réglementation, en 1903, jusqu'au moment de sa déréglementation: Comment répartir ces coûts qui sont communs à certaines activités? C'est une question de jugement de valeur. En fait, j'ai dit dans ma déclaration d'ouverture qu'il fallait beaucoup conjecturer. Il y a beaucoup de jugements a faire et ceux qui appliquent la loi doivent savoir comment le Parlement veut qu'ils procèdent. Que devrait dire le Parlement? Monsieur le président, nous ne savons pas ce que devrait dire le Parlement parce que nous ne connaissons pas les faits. Aucune étude n'a été effectuée, comme je l'ai signalé, de l'incidence sur l'industrie, sur le déficit, et sur la façon dont il fallait procéder. Cela peut être bien fait, mais il faudra bien examiner la façon de bien le faire. Je regrette de ne pouvoir vous dire comment bien le faire, mais le processus est évident.

[*Text*]

I can't tell you how to do it well, but the process of getting there is quite clear.

Senator MacDonald (Halifax): I can see the various factors that you say should be taken into consideration before cost recovery is determined. You are aware of the recovery costs of the other modes. You know how pitifully small the recovery costs are with the Coast Guard compared with the other modes.

Mr. Rothwell: I am sorry, senator. I do not want to interrupt you now, but I would like to return to that when you are finished.

Senator MacDonald (Halifax): I have finished my first question. I am referring to the recovery costs of the other modes of transport compared to the recovery percentage of the Coast Guard, which is pitifully small. Do you have any comment to make?

Mr. Rothwell: Indeed I do, senator. Let us look, for example, at icebreaking on the St. Lawrence. It is a rather expensive undertaking on the part of the Coast Guard, and much to the chagrin, as you know, of the Port of Halifax. This is done at the taxpayers' expense and it costs money. But we have to look at this thing as a system. You realize that some of the icebreaking in the St. Lawrence is done for flood control. The icebreaking that is done in the St. Lawrence Seaway for transportation reasons still costs money, and this contributes to the 4 per cent or 2 per cent the minister mentioned, both of which are recovery costs of the coast guard. However, part of that system is the Port of Montreal. As you know, the Port of Montreal is a very profitable operation recovering 100 per cent of its costs plus a handsome profit. It would not recover 100 per cent of its costs or make any profits if it had to close down for the winter and if it were not for the icebreaking. You cannot cut this with half a pair of scissors. You have to look at the whole system. While the cost recovery for the coast guard in this example is not high, government cost recovery is.

Now, we have tried to estimate knowing that the information that was given to the two committees does not square somehow. With the numbers we have at hand—and they are not all that easy to get—we tried to examine this thing. We added up the revenues that government owned operations, such as the St. Lawrence Seaway authority, which essentially has 100 per cent cost recovery, such as Ports Canada which is making a lot of money, such as the pilotage authority, which is having problems right now and including that part of marine services that occurs in the central and the Laurentian regions. The Central Region is the Great Lakes to a point near Prescott, and the Laurentian region runs east from there. If you add up the expenditures of all these departments in 1985-86, which is the last fiscal year, that are applicable to traffic on the lakes, you come to a total of 271.3 million. If you add up all the revenues that the Seaway gets—Ports Canada, the pilotage authority, the marine services—you get $205 million. If you divide one into the other, you get a cost recovery level of over 75 per cent, and this squares with commonsense. That is what the Great Lakes shipping industry is doing. Please give us

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je comprends les divers facteurs qui devraient, à votre avis, être pris en considération avant de déterminer le pourcentage du recouvrement des coûts. Vous connaissez le recouvrement des coûts d'autres modes de transport. Vous savez à quel point le recouvrement des coûts de la Garde côtière est minable par rapport à d'autres modes de transport.

M. Rothwell: Je regrette sénateur, je préférerais ne pas vous interrompre maintenant, mais j'aimerais que nous revenions là-dessus lorsque vous aurez terminé.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'en ai fini avec ma première question. Je parlais du pourcentage du recouvrement des coûts des autres modes de transport par rapport à celui de la Garde côtière, qui est lamentable. Avez-vous une observation à faire?

M. Rothwell: En effet, sénateur. Prenons, par exemple, le service de brise-glaces sur le Saint-Laurent. Cette activité est plutôt coûteuse pour la Garde côtière, au grand regret du port d'Halifax, comme vous le savez. Ce service est coûteux pour les contribuables. Mais nous devons le considérer comme un tout. Vous savez sans doute que certaines des activités de brise-glaces dans le Saint-Laurent visent à prévenir les inondations. Le service de brise-glaces qui est assuré sur la Voie maritime du Saint-Laurent à des fins de transport coûte quand même de l'argent et représente 4 p. 100 ou 2 p. 100 du montant mentionné par le ministre, tous deux des pourcentages du recouvrement des coûts de la Garde côtière. Toutefois, le port de Montréal fait partie de ce système. Comme vous le savez, ce port est très lucratif et recouvre la totalité de ses frais, tout en faisant de beaux profits. Mais tel ne serait pas le cas s'il devait fermer en hiver à cause des glaces. Cet aspect ne peut être négligé. Il faut considérer l'ensemble du système. Même si le recouvrement des coûts de la Garde côtière n'est pas élevé dans cet exemple, le recouvrement du gouvernement l'est.

Nous avons essayé d'examiner la situation en tenant compte du fait que les renseignements qui ont été fournis aux deux comités ne permettent pas de brosser un tableau tout à fait exact. Nous avons essayé d'examiner la question à partir des chiffres dont nous disposons, qu'il n'a d'ailleurs pas été si facile d'obtenir. Nous avons additionné les recettes des services gouvernementaux, comme la Voie maritime du Saint-Laurent, qui recouvre presque la totalité de ces frais, ou comme Ports Canada, qui fait beaucoup d'argent, ou encore comme l'Administration de pilotage, qui se trouve en difficulté à l'heure actuelle, et incluant les services de transport maritime de la région du centre et de la région des Laurentides. La région du centre est constituée des Grands Lacs jusqu'à un endroit près de Prescott, et la région des Laurentides commence à l'est de là. Si vous additionnez les dépenses de tous ces services en 1985-1986, c'est-à-dire pour le dernier exercice, à l'égard de la circulation sur les lacs, vous obtenez un total de 271,3 millions de dollars. Si vous additionnez toutes les recettes de la Voie maritime, c'est-à-dire celles de Ports Canada, de l'Administration de pilotage et les services maritimes, vous obtenez un total de 205 millions de dollars. Si vous divisez ces résultats l'un par

[*Text*]

a few percentage points either way for inaccuracies becaise we do not have all the numbers. Certainly, the level is close.

Senator MacDonald (Halifax): You are putting on the record some very good points with regard to the unique situation in which you find yourself. You are saying that Ports Canada has a cost recovery rate of 72 per cent?

Mr. Rothwell: No.

Senator MacDonald (Halifax): You are not?

Mr. Rothwell: Ports Canada has a cost recovery rate of well over 100 per cent because they are making a profit, a rather handsome one.

Senator MacDonald (Halifax): And the Harbours Commission?

Mr. Rothwell: We did not include the Harbours Commission in the calculations.

Senator MacDonald (Halifax): How about the St. Lawrence Seaway Authority?

Mr. Rothwell: Essentially, their rate of cost recovery is 100 per cent.

Senator MacDonald (Halifax): And the Pilotage Authority?

Mr. Rothwell: It is less than 100 per cent but well over the 30 per cent that honourable senators were given here at their first meeting. So that brings the average up for the lakes.

Senator MacDonald (Halifax): We seem to be ploughing the same furrow here, but what do you think they are asking for by way of cost recovery as far as the coast guard is concerned? Do you believe them? What do you think they are getting at?

Mr. Rothwell: In the first instance they are asking for $20 million Canada-wide. This, we maintain, is irrelevant. The bill that Parliament is being asked to pass allows for the recovery of 100 per cent of all costs, which is way over the $824 million that they have been given, because the $824 million is O&M expense. Added to that expense are capital expenses of one nature or another—depreciation, interest on the government's investment and so on—which the Auditor General has already asked for on the airport side. You can bet that if he is asking for it on the airport side, he will be asking for it on the marine side as well. So the dollar value of the bill that the Senate of Canada is being asked to pass is well over the $824 million that has been requested. We are asking Parliament to put some kind of brake on this.

Senator MacDonald (Halifax): I can sure understand your problem with this enabling legislation.

[*Traduction*]

l'autre, vous obtenez un taux de recouvrement des coûts supérieur à 75 p. 100, ce qui est normal. C'est ce que fait l'industrie de la navigation des Grands Lacs, avec quelques points de pourcentage de plus ou de moins, car nous ne possédons pas toutes les données. Mais le taux réel est certainement très près de celui que je vous donne.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous soulevez de très bons points à l'égard de cette situation extraordinaire dans laquelle vous vous trouvez. Dites-vous que le taux de recouvrement des coûts de Ports Canada est de 72 p. 100?

M. Rothwell: Non.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ce n'est pas ce que vous dites?

M. Rothwell: Le taux de recouvrement des coûts de Ports Canada est bien supérieur à 100 p. 100 parce que cet organisme fait des profits plutôt considérables.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et la Commission des havres?

M. Rothwell: Nous n'avons pas tenu compte de la Commission des hâvres dans nos calculs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et qu'en est-il de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Rothwell: Essentiellement, elle recouvre la totalité de ces frais.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et l'Administration de pilotage?

M. Rothwell: Son taux est inférieur à 100 p. 100 mais bien supérieur au taux de 30 p. 100 qui a été communiqué aux honorables sénateurs lors de la première audience. Ce qui a pour effet d'élever la moyenne en ce qui concerne les lacs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Nous semblons revenir toujours sur la même question, mais quel pourcentage de recouvrement des coûts demandaient-ils pour la Garde côtière? Les croyez-vous? A quoi veulent-ils en venir?

M. Rothwell: Tout d'abord, on demande 20 millions de dollars à l'échelle nationale. A notre avis, ce n'est pas pertinent. Le projet de loi qui a été présenté au Parlement prévoit le recouvrement total de tous les coûts, ce qui est bien supérieur au montant de 824 millions de dollars qui a été soumis, parce que ce montant représente des dépenses de fonctionnement et d'entretien. Viennent s'ajouter à ce montant des dépenses en capital d'une nature ou d'une autre—dépréciation, intérêts sur les investissements du gouvernement, et ainsi de suite—que le vérificateur général a déjà réclamé concernant les aéroports. Soyez assuré que s'il les demande pour les aéroports, il voudra les obtenir pour les services maritimes. La valeur en dollars du projet de loi que l'on demande au Sénat du Canada d'adopter est bien supérieure au montant de 824 millions de dollars qui a été requis. Nous demandons au Parlement de mettre un frein à tout cela.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je comprends très bien la nature de la difficulté que présente pour vous cette mesure habilitante.

[*Text*]

I apologize for coming in late, but just as I came in you were saying something with respect to operating costs. Did you mention the operating costs of the coast guard?

Mr. Rothwell: When you came in, I was on page 4 of my opening remarks, the second last paragraph. I would be delighted to read it again for your benefit.

Senator MacDonald (Halifax): You say that the figure of $824 million is simply irrelevant because it represents only operating and maintenance costs.

Mr. Rothwell: That is an estimate for the 1986-87 fiscal year. If I did not say so, I should have. That is one year, and it refers to O&M costs.

Senator MacDonald (Halifax): The information that I find confusing is that we are—

Mr. Rothwell: It is confusing.

Senator MacDonald (Halifax): It is just that the figures that I have been led to believe are accurate are $484,000 for operating costs and $340 million for capital costs, which are unusually high, but that is because of ship construction under capital acquisition programs. I just want to be sure whether we are talking about operating costs or whatever. The reference you make is as follows:

> The figure of $824 million is similarily irrelevant because it represents only operating and maintenance costs . . .

Mr. Rothwell: Yes, senator, you are right. We stand corrected. Our numbers are wrong and we stand corrected with an apology, and that should be on the record. Therefore the $824 million, then, does include capital costs but I am informed that it does not include depreciation. This matter will need to be clarified and looked after later, because if it is not as we say it is, then we will have to see that what we say is correct. I would like to make sure that the information given to senators is correct.

However, the point is that capital costs are an extremely important part of the whole calculation. Other costs are also important, but only part of the calculation. If we have made a mistake on the numbers, we will check it and have it corrected, but the point is that capital costs are important as well, and capital costs are increasing at a very rapid rate over the past two years, and that is expected to continue.

The Chairman: On this capital cost amount, are these Arctic icebreakers included?

Mr. Rothwell: I believe so, yes.

The Chairman: If you claim the cost of navigating the St. Lawrence and the Great Lakes where these icebreakers are not used at all, how can you justify asking the users to pay for them?

Mr. Rothwell: It is very difficult.

The Chairman: It is an impossibility. The only icebreakers used on the St. Lawrence River are river icebreakers. The Arctic icebreakers cannot even go up the St. Lawrence Seaway,

[*Traduction*]

Je suis désolé de mon retard, mais vous parliez de coûts de fonctionnement lorsque je suis arrivé. Avez-vous mentionné les coûts de fonctionnement de la Garde côtière?

M. Rothwell: Lorsque vous êtes arrivé, j'en étais à la page 4 de ma déclaration d'ouverture, à l'avant-dernier paragraphe, plus précisément. Je serais heureux de le relire pour vous.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez dit que le montant de 824 millions de dollars n'est simplement pas pertinent parce qu'il ne représente que les coûts de fonctionnement et d'entretien.

M. Rothwell: C'est un coût approximatif qui s'applique à l'exercice 1986-1987. Si je ne l'ai pas précisé, j'aurais dû le faire. Il ne s'applique qu'à une seule année et ne représente que les coûts de fonctionnement et d'entretien.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En fait, je ne me retrouve plus dans les renseignements . . .

M. Rothwell: C'est en effet déroutant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est que le montant que je tenais pour exact s'élève à 484 000 $ en coûts de fonctionnement et à 340 millions de dollars en coûts en capital; c'est plutôt élevé, mais c'est que les coûts de construction de navires sont imputables aux programmes d'acquisition de biens d'équipement. Je voudrais simplement bien m'assurer que nous parlons de coûts de fonctionnement.

> Si je reprends vos paroles, le montant de 824 millions de dollars n'est pas pertinent puisqu'il ne représente que les coûts de fonctionnement et d'entretien . . .

M. Rothwell: Oui, sénateur, vous avez raison. Vous avez bien fait de nous corriger. Nos chiffres étaient faux et nous vous prions de nous pardonner pour cette erreur. Le montant de 824 millions de dollars comprend par conséquent, les coûts en capital, mais on m'apprend qu'il ne comprend pas la dépréciation. Il faudra clarifier cette question car, si la situation n'est pas telle que nous le disons, nous devrons nous assurés de vous donner des renseignements exacts. J'aimerais être certain que l'information fournie aux sénateurs est correcte.

Toutefois, le fait est que les coûts en capital représentent un élément extrêmement important du calcul. D'autres coûts sont aussi importants, mais ne représentent qu'une partie du calcul. Si nous nous sommes trompés, nous referons nos calculs et corrigerons l'erreur mais, les coûts en capital sont aussi importants et ils augmentent très rapidement depuis deux ans et continueront sans doute à augmenter.

Le président: Les services des brise-glaces de l'Arctique sont-ils pris en considération dans ce coût en capital?

M. Rothwell: Oui, il me semble.

Le président: Si vous réclamez le coût de navigation sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs où ces brise-glaces ne sont pas du tout utilisés, comment pouvez-vous demander aux utilisateurs de les assumer?

M. Rothwell: En effet, c'est très difficile.

Le président: C'est impossible. Les seuls brise-glaces qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent sont des brise-glaces fluviaux. Les brise-glaces de l'Arctique ne peuvent même pas

[*Text*]

and we are asking the users of the Seaway and the Great Lakes to pay for them? I think you must be just about this.

Senator Thériault: I have some questions on your capital costs and your maintenance costs. It seems to me that the way the government operates, if you charge the capital costs and the maintenance costs, you have no room to charge depreciation.

Mr. Rothwell: No, but it is done.

Senator Thériault: No, it cannot be, because maintenance takes care of depreciation. I have had some experience in accounting of government funds, and in government, you cannot have the three headings. In private business, yes, it is done, but if you have capital and maintenance, the maintenance is the depreciation.

Mr. Rothwell: From 1960 to 1977, the St. Lawrence Seaway did not cover depreciation in its tolls. Every year in that interim, the Auditor General qualified his report because of that. In 1977, it was changed and the seaway had to go back and recoup all the depreciation, which it did.

Senator Thériault: In that event, it would never need any more government funds.

Mr. Rothwell: That is where its surplus came from. When the Seaway had trouble and it needed it, then the surplus came into play, but that is where the surplus came from.

Senator Thériault: Generally speaking, Auditors General have a job to do in reporting to the legislative body. It is the same provincially and federally. I have a lot of respect for Auditors General. They have a job to do and they do it because they want to keep parliamentarians on their toes.

However, there is no way that you can run a province or a country, especially Canada, strictly on an accounting basis as you would a private business, and that is the confusion. It has been the confusion and as far as I am concerned, it will be for another 100 years. I am not suggesting that we should do away with the comptrollers or the Auditors General at all. They have a job to do and I think their job is to pinpoint to parliamentarians that they should always be very aware of their duties and responsibilities, which are to make sure that the taxpayers' moneys are well spent. That is the system, and I am not being political or partisan here.

However, it is the governments that must make the decisions on how to operate. The system that runs a country, such as this country, would be tied down to a degree where they could not operate if, everytime they made a move, they had to follow exactly to the point what the Auditor General says. That is a fact of life and I am sure that bureaucrats in finance and bureaucrats in other government departments know that. Otherwise, every time the Auditor General makes a recommendation, the government would jump on it and accept it. Governments are not there to steal money or to waste money.

[*Traduction*]

remonter la Voie maritime du Saint-Laurent et vous voulez que nous demandions aux utilisateurs de la Voie maritime et des Grands Lacs d'en assumer les coûts? Je crois qu'il faut être juste.

Le sénateur Thériault: J'aimerais poser certaines questions sur vos coûts en capital d'entretien. Il me semble que, de la façon dont fonctionne le gouvernement, si vous réclamez les coûts en capital et les coûts d'entretien, vous ne pouvez plus réclamer la dépréciation.

M. Rothwell: Non, mais cela se fait.

Le sénateur Thériault: Non, c'est impossible puisque la dépréciation est prise en compte dans les coûts d'entretien. J'ai une certaine expérience de la comptabilité gouvernementale et, au gouvernement, vous ne pouvez avoir les trois rubriques à la fois. Dans le secteur privé, oui, cela se fait, mais si vous avez des coûts en capital et des coûts d'entretien, les coûts d'entretien comprennent alors la dépréciation.

M. Rothwell: De 1960 à 1977, la Voie maritime du Saint-Laurent ne tenait pas compte de la dépréciation pour fixer les droits de péage. Chaque année durant cette période, le vérificateur général devait en tenir compte. En 1977, tout a changé et la Voie maritime a dû récupérer tous les coûts imputables à la dépréciation.

Le sénateur Thériault: Dans ce cas, il ne lui sera plus jamais nécessaire de faire appel à l'aide financière du gouvernement.

M. Rothwell: C'est de là que venait l'excédent. Lorsque la Voie maritime a fait face à des difficultés et qu'elle a eu besoin de cet excédent, elle a pu s'en servir; mais c'est du gouvernement dont venait l'excédent.

Le sénateur Thériault: En règle générale, les vérificateurs généraux doivent faire état de la situation à l'Assemblée législative, aussi bien fédérale que provinciale. J'ai beaucoup de respect pour les vérificateurs généraux. Ils ont un travail à faire et ils le font parce qu'ils veulent forcer les parlementaires à rester vigilants.

Toutefois, il est absolument impossible d'administrer une province ou un pays, le Canada en particulier, par la comptabilité uniquement comme vous le feriez pour une entreprise privée; d'où la confusion. Quant à moi, j'ai l'impression que cette confusion durera encore un siècle. Je ne propose pas du tout de supprimer les contrôleurs ou les vérificateurs généraux. Ils ont un travail à faire et je crois que leur tâche consiste à signaler aux parlementaires qu'ils doivent toujours être consicents de leurs responsabilités, lesquelles consistent à veiller au bon emploi des deniers publics. C'est ainsi que fonctionne le système, et je parle en toute objectivité.

Toutefois, ce sont les gouvernements qui doivent décider de la façon de procéder. Le système qui régit un pays, comme le nôtre, serait bloqué au point de devenir inopérant s'il était assujetti à tout ce qu'ordonne le vérificateur général. C'est une réalité de la vie et je suis sûr que les bureaucrates du ministère des Finances et ceux d'autres ministères gouvernementaux le savent. Autrement, chaque fois que le vérificateur général ferait une recommandation, le gouvernement sauterait sur l'occasion et l'accepterait. Les gouvernements ne sont pas là pour voler ou gaspiller de l'argent. Ils sont là pour faire de leur

[*Text*]

They are there to do the best job that they can. Why would a government be reluctant to accept every single recommendation that an Auditor General makes if it was possible? If that was the case, governments from 1867 onward would have done just that. Even this government might do it.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Rothwell, what do you figure the government is getting at, generally, in the matter of cost recovery for the coastguard? Are they not just fooling around with 10 per cent? It is 10 per cent of whatever.

Mr. Rothwell: Well the figure I had was 15, but it does go around.

Senator MacDonald (Halifax): Yes, I would agree that it has been going around. As a matter of fact, I do not know where that $20 million came from. This committee has spilled that amount in this hearing. In my opinion, $20 million is not that much to a bureaucracy.

However, I get the impression that 10 per cent is the amount that they are aiming at. You say:

> Clause 4 is dangerously close to royal assent and promulgation.

Then in fairness, later on on the same page, you say:

> The Minister has given his assurance that the implementation of cost recovery will not begin until 1988 . . .

I gather that it is not the intention to proclaim it until 1987 and that there will be no assessment until 1988, so I suppose that is what you mean there when you say:

> . . . the implementation of cost recovery will not begin until 1988, and that the total bill for that year will be $20 Million.

And using my own words here, I would say a lousy $20 million.

There is then a further period of notice with regard to appeal and matters of that kind. I say to you that you cannot kill that clause now just because you call it enabling legislation, if that is your whole case. No one likes enabling legislation, but it is necessary.

Other than suggestions that clause 4 be set aside for further study, do you have any further suggestions?

Mr. Rothwell: It is probably terribly optimistic to believe that these industries will be able to withstand this extra tax in 1988. I hope they can, but I think it is unrealistic to assume that this can be implemented that early, given the economic conditions of these industries. The intervening time can be used to look at the facts, to get the facts on the table, to get rid of the confusion.

I am sure you will be hearing shortly about the American experience. It took the Americans five years to come up with cost-recovery legislation for their inland waterways. There were many false starts down there. Cost-recovery legislation is not an easy thing to put together. Bill after bill was proposed, but people came forward and said that it would not work.

[*Traduction*]

mieux. Pourquoi un gouvernement hésiterait-il à accepter toute recommandation du vérificateur général si elle était faisable? Autrement, tous les gouvernements qui se sont succédés depuis 1867 auraient agi ainsi. Même le gouvernement actuel pourrait l'envisager.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Rothwell, à votre avis, à quoi le gouvernement veut-il en venir eu égard au recouvrement des coûts de la Garde côtière? Ne s'amuse-t-il pas simplement avec ce 10 p. 100, ou quel que soit le pourcentage?

M. Rothwell: Eh bien, le chiffre qui m'avait été soumis était 15, mais les opinions semblent varier.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui, j'admets avec vous qu'elles varient. Incidemment, je ne sais pas trop d'où vient ce chiffre de 20 millions de dollars. On a lancé ce montant au cours des audiences de ce comité. À mon avis, 20 millions de dollars n'est pas tellement pour une administration.

J'ai toutefois l'impression qu'on vise 10 p. 100. Vous dites:

> L'article 4 s'approche dangereusement de l'assentiment royal et de sa promulgation.

Puis, en toute justice, plus loin sur la même page, vous dites:

> Le ministre nous a donné l'assurance que la mise en vigueur du système de recouvrement ne sera pas réalisée avant 1988 . . .

Je présume qu'il n'a pas l'intention de la proclamer avant 1987 et de ne pas faire d'évaluation avant 1988. Je suppose donc que c'est ce que vous vouliez dire lorsque vous avez dit:

> . . . que la mise en vigueur du système de recouvrement ne sera pas réalisée avant 1988, et que la somme totale de cette année-là ne dépassera pas 20 millions de dollars.

Et dans mes propres mots, je dirais à peu près 20 millions de dollars.

Puis, la loi prévoit un autre délai pour les appels et les autres questions du genre. Permettez-moi de vous dire que vous ne pouvez pas démollir cet article simplement en disant qu'il s'agit d'une disposition habilitante; trouvez autre chose! Personne n'aime les lois habilitantes, mais elles sont nécessaires.

À part votre suggestion de reporter l'adoption de l'article 4 tant qu'une étude plus approfondie n'aura pas été faite, avez-vous d'autres propositions?

M. Rothwell: Il faudrait probablement être très optimiste pour croire que ces industries pourront absorber cette taxe supplémentaire en 1988. Je l'espère pour elles, mais à mon avis, il serait irréaliste de croire qu'une telle mesure pourra être mise en œuvre dans un délai aussi court, compte tenu de la situation économique de ces industries. Entre-temps, on pourrait étudier ce qui en est, faire des calculs et dissiper la confusion.

Vous entendrez certainement bientôt des témoignages concernant l'expérience américaine. Les Américains ont mis cinq ans à mettre sur pied une législation prévoyant le recouvrement des coûts pour l'utilisation de leurs canaux intérieurs. Au début, on a fait bien des erreurs. Il n'est pas facile d'élaborer une loi sur le recouvrement des coûts. On a présenté projet de loi sur projet de loi, et les intéressés sont venus dire qu'elles ne

[*Text*]

When their reasons for saying it would not work were examined, they were found to be right.

I think it is correct to say that there is a great deal of support for the current American cost recovery-legislation from the users.

We are not after a free lunch; what we are seeking to avoid is becoming a free lunch. People in general tend to support cost-recovery legislation, just like they are prepared to support tax increases. People are prepared to support the government. I suspect that it will take a year to get this into operation. I really do not think that this should be implemented in 1988.

With really no cost to the government, I think we should get it out at this point, that we should get going on good cost-recovery legislation and come back to Parliament with cost-recovery legislation that people can get their shoulders behind and support. That would be our suggestion.

Senator Bielish: You seem to say that the Americans have good cost-recovery legislation. What is their cost-recovery legislation?

Mr. Rothwell: Mr. Chairman, the Great Lakes Commission is appearing right after us. May I suggest that you ask that question of them. I am sure they will give you a better answer than we could.

Senator Bielish: Thank you.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Thériault: Mr. Chairman, what bothers me very much—and I am sure that those on the government side will agree with me—is when I hear "They do it in the United States, and maybe that is what we should be doing up here."

I am not sure how it is done in the United States, but other organizations which appeared before this committee have told us that if we allow this cost-recovery legislation we will give the Minister of Transport a free hand to put in cost recovery as he sees fit, and maybe we will be defeating the purpose because we will be unable to compete with the Americans.

I know that we have to compete in many ways with the Americans, but the Americans operate a different system. The Americans do not have Medicare. In Canada we know that Medicare costs money; there is no free lunch because someone pays for Medicare services. There is a philosophy and an approach that we should have partial recovery by the user. I respect people who believe that. There are good arguments to be made for that.

I happen to believe—and members of all political parties in this country have found this out—that medical care services should be available to all people, and that that should be paid through the tax system just as education is paid through the tax system.

Our country was built because there was a national transportation policy. The minute you say "Put it on but don't touch me"—and I know nobody has said that in so many

[*Traduction*]

fonctionnerait pas. Après examen, leurs arguments se sont révélé fondés.

On peut dire à juste titre qu'aux États-Unis, les usagers appuient généralement la loi prévoyant le recouvrement des coûts.

Nous ne voulons pas qu'on nous fasse la charité, mais nous ne voulons pas être bernés non plus. La population en général a tendance à appuyer les lois prévoyant le recouvrement des coûts, tout comme elle est prête à accepter les augmentations d'impôt. La population est prête à appuyer le gouvernement. Je suppose qu'on mettra au moins un an avant de mettre cette mesure en application. Je ne crois donc pas qu'elle devrait entrer en vigueur en 1988.

À peu de frais, le gouvernement pourrait abandonner cette mesure pour le moment jusqu'à ce qu'il ait trouvé une meilleure formule à présenter au Parlement, qui puisse être acceptée par le public. Voilà notre suggestion.

Le sénateur Bielish: Vous semblez prétendre que les Américains ont une bonne loi prévoyant le recouvrement des coûts. Que stipule-t-elle?

M. Rothwell: Monsieur le président, les représentants de la Great Lakes Commission comparaîtront immédiatement après nous. Vous devriez leur poser la question. Je suis certain qu'ils sont bien mieux placés que nous pour le faire.

Le sénateur Bielish: Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, ce qui m'embarrasse—et je suis certain que tous les sénateurs du parti gouvernemental en conviendront avec moi—c'est d'entendre quelqu'un dire: «On le fait aux États-Unis, pourquoi ne pas imiter ce qu'ils font déjà.»

Je ne sais pas comment on agit aux États-Unis, mais à en juger par les témoignages rendus par d'autres organismes qui ont déjà comparu devant notre comité, on semblait craindre qu'en adoptant une loi sur le recouvrement des coûts, nous donnions tout loisir au ministre des Transports de fixer les droits comme il l'entend, et nous ferions peut-être fausse route, car nous ne pourrions plus alors soutenir la concurrence des Américains.

Je sais qu'il nous faut concurrencer les Américains de bien des façons, mais les Américains fonctionnent selon un mode différent. Les Américains n'ont pas d'assurance-maladie. Et nous savons ce qu'elle coûte au Canada; elle n'est pas gratuite, car il y a quelqu'un qui paye pour l'assurance-maladie. Certains prétendent qu'on devrait faire payer une partie du coût des services par les usagers. Je respecte ceux qui pensent ainsi. Bien des arguments militent en faveur de cette théorie.

Je crois personnellement—et c'est ce sur quoi les membres de tous les partis politiques au Canada se sont entendus—que l'assurance-maladie devrait être accessible à tous, et que son coût devrait être payé à même les impôts, tout comme l'éducation.

Nous avons bâti notre pays parce que nous avions une politique nationale des transports. Il est illogique de dire «donnez-nous ce service, mais ne nous demandez rien»—et je sais que

[*Text*]

words—I say that fishermen in Atlantic Canada have for over 100 years, sometimes as a result of taxes raised in central Canada, have had harbours and ports in place. Recently, pleasure craft users have been using those supports and harbours and the cost is picked up by the taxpayer. When a fisherman in Atlantic Canada reads legislation as is contained in clause 4 of this bill, he is scared to death. A fisherman earning $40,000 a year would be prepared to accept an increase of 5 per cent in his income tax rate. If the Government of Canada taxed me another $2,000 a year, I would not like it, but it provides for our system. However, the Americans have a different system.

There has been a change in philosophy for this government to say that "You pay as you go" because if you say "You pay as you go," there are people who cannot go and eventually there are fewer people going. If you say there should be cost recovery, then I think you are duty bound to tell the government what the percentage should be. Just to say "Put it off for another year's study" does not impress me. Either you are for it or not, and if you are for it, then you should point out to the people in the department what the percentage should be.

The Chairman: I now call upon Senator Graham.

Senator Graham: Mr. Chairman, my question relates to the fact that, indeed, the government is breaking new ground, as has been suggested by Senator Thériault on several occasions in a very eloquent manner.

Mr. Rothwell, you stated that you made a presentation to the House of Commons committee. You have also had the opportunity to make a presentation to this committee. I wonder if you are satisfied with respect to the consultation process?

We heard from a group last evening that the normal consultative process did not take place as far as they were concerned. Are you satisfied that prior to the introduction of the legislation you had proper consultation? Are you satisfied that you are getting proper consultation at the present time? Are you satisfied that with the proposals made by the government, by the Minister of Transport, there will be proper consultation down the road.

Mr. Leitch: Mr. Chairman, if I am to answer that question, I will have to look backwards somewhat. I have been on a committee to advise the Seaway as to their way of conducting their operations. There is no doubt that there is an exchange of information. The fact is that the committee generally proceeds to do what it is going to do, and it tempers the input somewhat from the industry members.

Senator Graham: When you say "a committee", what committee are you referring to?

Mr. Leitch: I am sorry, I am moving back from this just to tell you of my experience on this particular committee, which is an advisory committee to the Seaway Authority. Similarly, in this case, there has been a large amount of consultation and discussion, but it has not deterred the main thrust of the minister one iota, as far as I can see. In fact, I am aware that we

[*Traduction*]

personne n'est aussi catégorique que cela—pendant que les pêcheurs de l'Atlantique bénéficient depuis plus de 100 ans, grâce aux impôts payés ailleurs au Canada, de bonnes installations portuaires. Ces dernières années, on a permis aux plaisanciers d'utiliser ces installations et ces ports, aux frais de tous les contribuables. Mais, lorsqu'un pêcheur de l'Atlantique lit l'article 4 il a peur pour mourir. Un pêcheur ayant un revenu annuel de 40 000 $ serait prêt à accepter une augmentation d'impôt de 5 p. 100. Si le gouvernement du Canada augmentait mes impôts de 2 000 $ par année, je n'aimerais pas cela, mais je me dirais que cela est nécessaire pour le maintien de notre système. Mais les Américains ont un système différent.

Le gouvernement a un peu modifié sa théorie car en disant qu'il faut faire payer les usagers, on risque de faire diminuer le nombre d'usagers. Mais dès qu'on dit qu'il faut recouvrer les coûts, à mon avis, on doit se faire un devoir d'indiquer au gouvernement quel pourcentage fixer. Cela ne m'impressionne pas beaucoup de vous entendre tout simplement dire: «Reportez cette mesure d'un an pour qu'elle soit étudiée plus à fond». Ou l'on est pour la mesure, ou l'on est contre; et si l'on est pour, on doit indiquer au ministre quel pourcentage serait souhaitable.

Le président: Je passe maintenant la parole au sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, ma question se rapporte au fait que le gouvernement innove, comme l'a si éloquemment mentionné le sénateur Thériault à diverses occasions.

Monsieur Rothwell, vous avez signalé que vous aviez témoigné devant le Comité de la Chambre des communes. Vous avez également déjà eu l'occasion d'exprimer votre point de vue à notre Comité. Je me demande si vous êtes satisfait du processus de consultation?

Un représentant d'un groupe que nous avons entendu hier soir a prétendu que le processus normal de consultation n'avait pas eu lieu en ce qui les concerne. Croyez-vous qu'avant le dépôt de ce projet de loi vous avez été consultés adéquatement? Croyez-vous que le processus de consultation à l'heure actuelle est adéquat? Croyez-vous que le processus de consultation sera satisfaisant concernant les propositions mises de l'avant par le gouvernement et le ministre des Transports?

M. Leitch: Pour répondre à cette question, monsieur le président, je devrai faire une rétrospective. J'ai fait partie d'un comité chargé de conseiller les autorités de la Voie maritime concernant la conduite de leurs affaires. On ne peut nier qu'il y a échange d'informations. Mais un fait demeure, un comité agit généralement dans le sens de ses objectifs, et il tempère un peu son intervention en faisant appel aux intéressés.

Le sénateur Graham: Quand vous dites «un comité», de quel comité s'agit-il?

M. Leitch: Je regrette, je rappelais simplement ces faits pour vous parler de ce que j'avais vécu en tant que membre de ce comité, soit du comité consultatif chargé de conseiller les autorités de la Voie maritime. Tout comme nous l'avions fait à ce comité, il y a eu ici bien des consultations et des discussions, mais cela n'a pas changé d'un iota l'orientation du ministre, du

[*Text*]

have not yet had any real indication of what the total cost will be. We have not been able to inform the minister of what we think we could bear. We do not even know the ground we are working from.

It is very difficult to ask if we can bear 10 per cent or 1 per cent if we do not know what it is of, and we cannot anticipate whether we are going to make enough money to support it anyway.

The problem is, I think, that it is a rigid spending structure dealing with a fluctuating generator of cash. The minister is taking the position that we have to be able to generate and pay certain amounts, regardless. The fact is that we lose our competitive position, and that is what has happened to Lake Shipping, for example, and to some of the industries on the Lakes. We have been able to talk to the minister, but we have not been able to influence the minister. I feel that he can say that the discussions took place, but I do not think it has really changed his direction one iota.

Senator Graham: From a philosophical point of view or from a practical point of view, do you feel an obligation that you should pay part of the costs?

Mr. Leitch: I do not even know that, personally. Actually, Mr. Rothwell pointed out a few moments ago that we in fact pay a large part already. We probably can pay a large part. I have no idea what it is. To the extent the industry is healthy and can support a reasonable work force, the whole program is in the best interest of Canada and I am sure we can. However, it is a very complicated process.

It is not only for the industry to take its steps, that is, the industry on the Great Lakes and the industry to do with navigation generally, the government, as a result of this ability to simply tax, is probably not cutting their own costs as hard as they should. If their costs were fluctuating like ours, I think they would make a much better attempt to reduce them. For example, an expenditure was recently made to Churchill, which is in direct conflict of the movement of grain through the Great Lakes. It is confusing that you are attempting to tax on one end and contributing to a redundant operation on the other. There are many of those, and that is what consultations should bring about.

Senator Graham: As has been suggested by almost all of the delegations as we were told last night, except one, if the government were to delete or put on the shelf for the time being, clause 4, how much time would it take, in your estimation, before you and the government would be able to deal, in a meaningful and constructive way, with the costs entailed in clause 4?

Mr. Leitch: I would like to ask Mr. Rothwell to grapple with that one. I really have no idea.

Mr. Rothwell: I wonder if I could have the question repeated.

[*Traduction*]

moins à ce que je constate. De fait, je réalise qu'on ne nous a pas encore annoncé ce que seraient exactement ces coûts. Nous n'avons pu informer le ministre de ce que nous pensions pouvoir être en mesure d'absorber. Nous ne savons pas encore sur quoi on se base.

Il est très difficile de nous demander si 10 p. 100 ou 1 p. 100 est acceptable, si nous ne savons pas sur quel montant il sera appliqué. Rien ne nous permet d'établir si nous aurons les revenus suffisants pour payer ces frais.

Le problème, à mon avis, c'est que les dépenses sont incompressibles alors que les revenus sont fluctuants. Le ministre décide que nous devrons avoir les moyens de payer, quel que soit le montant. N'oublions pas que nous risquons de perdre notre position concurrentielle, tout comme cela est arrivé dans le cas de Lake Shipping, par exemple, et de certaines entreprises des Grands Lacs. On nous a permis de parler au ministre, mais jamais nous n'avons pu l'influencer. Il peut bien dire que les discussions ont eu lieu, mais je ne crois pas qu'elles aient changé sa décision d'un iota.

Le sénateur Graham: En théorie ou en pratique, croyez-vous qu'on devrait vous demander de défrayer une partie des coûts?

M. Leitch: Personnellement, je ne le sais même pas. A vrai dire, comme M. Rothwell l'a signalé il y a quelques instants, nous payons en réalité déjà une grande part des coûts. Et nous sommes probablement en mesure de payer une grande part. Je n'ai aucune idée de ce qu'elle est. Dans la mesure où nous sommes rentables et où nous pouvons nous payer un personnel adéquat, tous ces frais servent l'intérêt du Canada, et je suis sûr que nous pouvons les payer. Mais la formule est très compliquée.

Mais ce n'est pas à seulement à notre secteur de faire sa part. Je parle bien sûr des entreprises des Grands Lacs, de celles qui s'occupent de la navigation en général. Mais je me demande si le gouvernement, qui n'a qu'à imposer des droits, réduit ses coûts autant qu'il le pourrait. S'ils étaient aussi fluctuants que les nôtres, je suis certain qu'il serait beaucoup plus empressé à les réduire. Je sais par exemple qu'il a engagé des dépenses récemment à Churchill, pour un projet qui va directement à l'encontre du mouvement des grains dans les Grands Lacs. C'est aberrant de constater qu'on taxe d'un côté, alors qu'on maintient des dédoublements ailleurs. On pourrait citer bien des exemples et c'est à cela que les consultations devraient servir.

Le sénateur Graham: Si, comme l'ont signalé presque toutes les délégations, à l'exception d'une, comme on nous l'a fait remarquer hier soir, si le gouvernement, dis-je, devait retirer ou du moins reporter l'article 4, combien de temps cela prendrait-il, à votre avis, avant que vous et le gouvernement puissiez arriver à une entente applicable et constructive, concernant les coûts visés dans l'article 4?

M. Leitch: Je passe la parole à M. Rothwell qui sera mieux en mesure de répondre à cette question. Je n'en ai vraiment aucune idée.

M. Rothwell: Pourriez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

[*Text*]

Senator Graham: All of the delegations except one, I believe, suggested, in one form or another, clause 4 should be put on the shelf for the time being. Is that your position?

Mr. Rothwell: Yes, sir.

Senator Graham: We have been wrestling with the costs entailed in clause 4, and nobody seems to come up with an answer. We have heard that the government is interested in recovering something like $120 million, but how much time would it take for your group and the other groups to come together with the government to determine, in a meaningful way, your participation in those cost recovery charges and whether or not you are going to pay 15 per cent or 3 per cent, as is now, or 6 per cent or 7.5 per cent or whatever.

Mr. Rothwell: As I mentioned, in a similar circumstance, that process that I think you are talking about took five years. I believe we could do it in under that; that is, come up with a draft of soundly conceived cost recovery legislation.

Senator MacDonald (Halifax): The answer is when you can afford it.

Mr. Rothwell: If your question is when can we afford it—is that your question?

Senator Graham: That is the second part of my question.

Mr. Rothwell: It is difficult to say when it can be afforded. As we know, the Prairie farmers are in desperate circumstances now; you have heard the circumstances of the sailors last night. There certainly is a light at the end of the tunnel, but it is hard to see right now. So, it is difficult to say just when the industry will turn around to the point where it can afford any more cost recovery. I would like to see it turn around. I would like to be able to come back in two years, in 1988, and tell you that we can afford it. But it would be a little optimistic to say that at the moment. We are probably looking at 1990 before there is a turn, maybe beyond. The sooner the better. The best mechanism for cost recovery is a nation with a growing economy. The better the environment for the productive sector, the better the government's revenues. This is the crucial thing.

Mr. Runciman: I come from an area of the country where there is a great deal of concern about what is being proposed, basically because it is not understood what is being proposed. There is an aura of "a pig in a poke" about the situation. Difficult as conditions are in the west for grain producers—and I am not going to elaborate on that because it has been voiced in many audiences in recent times—there has never been a lack of willingness to pay a share of costs that are necessary to give them a system that will get the grain out of the country. However, they ask what it is they are being asked to pay 10 per cent or 15 per cent or 2 per cent or 4 per cent of, and it is impossible to give them an answer at the present time. The type of consultative process that Mr. Rothwell has been talking about here would at least answer that question. You could say that the

[*Traduction*]

Le sénateur Graham: Toutes les délégations, à l'exception d'une, je crois, ont proposé, en quelque sorte, de reporter l'adoption de l'article 4. Qu'en pensez-vous?

M. Rothwell: Je suis d'accord, monsieur.

Le sénateur Graham: On ne s'entend pas sur les coûts visés à l'article 4, et personne ne semble avoir de réponse. On nous a dit que le gouvernement avait l'intention de récupérer environ 120 millions de dollars, mais combien de temps faudrait-il pour que votre groupe et les autres arrivent à une entente avec le gouvernement pour déterminer, d'une façon acceptable, quelle pourrait être votre participation dans le processus de recouvrement des coûts ou quel pourcentage vous seriez prêt à payer, 15 p. 100 ou 3 p. 100, comme actuellement, ou 6 ou 7½ p. 100, peu importe.

M. Rothwell: Comme je l'ai déjà dit, ce processus a pris, dans une circonstance analogue, environ cinq ans. Je crois que nous pourrions, dans un délai beaucoup plus court, nous entendre sur une formule législative de recouvrement des coûts qui serait fondée sur quelque chose.

Le sénateur MacDonald (Halifax): On vous demande quand vous seriez en mesure de le faire.

M. Rothwell: Me demandez-vous quand nous aurons les moyens de payer ces coûts? Est-cela votre question?

Le sénateur Graham: C'est le second volet de ma question.

M. Rothwell: Il serait difficile de dire quand nous en aurons les moyens. Comme nous le savons tous, les agriculteurs des Prairies sont dans une situation désastreuse actuellement; on vous a fait état hier soir de la situation des navigateurs. Il y a certainement une issue, mais il est difficile de la définir actuellement. On peut donc difficilement dire quand exactement l'industrie aura vraiment les moyens de payer plus qu'on ne lui en demande actuellement. J'aimerais d'ailleurs bien qu'on me place dans la situation d'avoir les moyens. J'aimerais pouvoir revenir ici dans deux ans, en 1988, et vous dire que nous en avons les moyens. Mais ce serait faire preuve d'un peu trop d'optimisme que d'espérer cela à l'heure actuelle. Il faudra probablement attendre à 1990 pour que la situation change, et peut-être même un peu plus tard. Mais le plus tôt sera le mieux. Le meilleur mécanisme de récupération des coûts est encore la croissance économique. Plus l'environnement est favorable au secteur de la production, plus les recettes gouvernementales sont considérables. Voilà la solution.

M. Runciman: Je viens d'une région où l'on s'inquiète beaucoup de ce genre de proposition, surtout parce qu'on ne comprend pas très bien ce qui est proposé. C'est un peu comme «donner un chèque en blanc». Malgré les conditions difficiles que connaissent les producteurs de céréales de l'Ouest—et je n'ai pas l'intention de m'étendre là-dessus car je sais qu'on nous a répété souvent les mêmes chansons dernièrement—ils n'ont jamais refusé de payer une partie des coûts qu'il faut nécessairement engager pour leur permettre d'exporter leurs produits. On peut toutefois comprendre qu'ils s'interrogent sur les montants qu'on leur demande de payer. S'agit-il de 10, 15, 2 ou 4 p. 100 des coûts? On ne peut leur donner de réponse. Les consultations dont a parlé M. Rothwell pourraient aider à trouver cette réponse. On pourrait dire alors qu'il faut payer

[*Text*]

proposal is that you pay 10 per cent of X million dollars. Then you could get a handle on it and a feel for it.

There is a growing concern in the west about what this might do to the viability of the Seaway as a means of getting western grain to world markets down the eastern channel. Studies done recently at the University of Minnesota have shown that it is economic now to move a great deal of the grain from western Canada down to the Gulf of Mexico instead of having to come down the Seaway at all. You will be hearing later this evening, I suppose, that volumes of American use of the Seaway have started to decline for somewhat similar reasons. The lower the volume of traffic, the higher the cost for the remaining users of the Seaway. There is no doubt in the minds of grain producers that the Seaway is the route they want to use for eastern export, and they are anxious to see it remain as a viable avenue. This is where their interest lies, and if we could just tell them what it is they are being asked to provide, then it would be much more acceptable.

The Chairman: There are no further questions. Thank you very much, gentlemen.

Honourable senators, our next witnesses from the Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan are Mr. James Fish, the Executive Director, and Mr. Steve Thorpe, Transportation and Economic Development Specialist.

Mr. Fish, do you have an opening statement?

Mr. James Fish, Executive Director, Great Lakes Commission of Ann Arbour, Michigan: I do, sir. Good evening. I am James Fish and with me is Steve Thorpe, Transportation and Economic Development Specialist at the commission.

The commission appreciates the opportunity to appear before the Standing Senate Committee on Transport and Communications to provide comment on Bill C-75.

Our focus today is clause 4, that part of the legislation we perceive as having the greatest potential for bi-national regional impact. We are particularly concerned about the possible compounding effects of additional fees, no matter how small, on the Great Lakes-St. Lawrence system international trade.

The Great Lakes Commission is an interstate compact organization formed by the eight states which border the Great Lakes on the U.S. side. It is the only co-ordinating and advocacy agency providing a collective voice for all eight Great Lakes states. The commission serves its members on a broad range of resource management and economic development issues. The commission's offices are located in Ann Arbor, Michigan.

The Great Lakes Commission has a long history of strong advocacy for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway transpor-

[*Traduction*]

10 p. 100 de X millions de dollars. On pourrait ensuite trouver les moyens et les conditions favorables pour percevoir les droits.

On commence à s'inquiéter, dans l'Ouest, au sujet de l'attrait que présentera la Voie maritime pour l'acheminement dans l'Est des céréales de l'Ouest vers les marchés internationaux. Des études faites récemment à l'Université du Minnesota ont permis de constater qu'il est maintenant rentable de transporter une grande partie des céréales de l'Ouest canadien jusqu'au Golfe du Mexique au lieu de les transiter par la Voie maritime du Saint-Laurent. Vous entendrez un peu plus tard ce soir, quelqu'un qui viendra probablement vous dire que le taux d'utilisation de la Voie maritime par les Américains a commencé à décroître pour ce genre de raisons. Plus le volume de trafic s'affaiblit, plus les coûts aux usagers qui restent sont élevés. Une chose est certaine, les producteurs de céréales de l'Ouest préfèrent utiliser la Voie maritime pour transporter le grain destiné aux marchés d'exportation de l'Est, et ils aimeraient bien qu'elle demeure rentable. Voilà où se situe leur intérêt, et si on pouvait leur dire tout simplement quel montant ils auront à fournir, ce serait bien plus acceptable.

Le président: Il n'y a pas d'autres questions. Merci beaucoup, messieurs.

Honorables sénateurs, nous entendrons maintenant les représentants de la Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan: M. James Fish, directeur exécutif et M. Steve Thorpe, expert, Transport et développement économique.

Monsieur Fish, désirez-vous faire une déclaration préliminaire?

M. James Fish, directeur exécutif, Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan: Oui monsieur. Bonsoir. Mon nom est James Fish et je vous présente mon collègue, M. Steve Thorpe, spécialiste du transport et du développement économique à la Commission.

La Commission est heureuse de pouvoir comparaître devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour lui faire part de ses commentaires sur le projet de loi C-75.

Nous insisterons surtout aujourd'hui sur l'article 4, qui est l'article de la loi qui, à notre avis, est le plus susceptible d'avoir des répercussions sur le commerce régional bi-national. Nous nous inquiétons particulièrement de l'effet cumulatif des droits qui s'ajouteront aux péages, quels qu'ils soient, sur le commerce international des produits transités dans les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent.

La Great Lakes Commission est un organisme restreint multi-états qui regroupe les 8 États américains situés en bordure des Grands Lacs. C'est le seul organisme de coordination et de consultation autorisé à présenter le point de vue de l'ensemble des intervenants des 8 États situés en bordure des Grands Lacs. La Commission offre à ses membres une foule de services concernant la gestion des ressources et les questions de développement économique. Ses bureaux sont situés à Ann Arbor (Michigan).

La Great Lakes Commission a une longue tradition d'appui au réseau de transport des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

[*Text*]

tation system. Since completion of the Seaway, the commission has promoted its efficient use as a primary competitive routing for this bi-national region's agricultural, mining and manufacturing industries, both for import and export.

The importance of the Canadian connection to our U.S. Great Lakes ports is revealed in recent cargo volumes. In 1983, the most recent year in which system-wide data is available, nearly 40 million tonnes of U.S. Great Lakes water-borne commerce had either a Canadian port origin or destination. In 1984, over 6.5 million tonnes of overseas Seaway traffic had a U.S. origin or destination.

The commission historically opposed tolls on the St. Lawrence Seaway. The commission recognizes tolls are a product of U.S. government compromises to create the present system. However, tolls have always been abhorrent to this region because they represent an inequitable charge to this region's indutry, both U.S. and Canadian, which must pay its share for national systems through general taxes and then also pay an additional specific share for its particular unit of the national system. This bi-national region has, in effect, experienced double taxation for over 25 years.

At its October 1985 annual meeting, the Great Lakes Commission addressed the issue of possible Canadian Coast Guard user fees and also Seaway tolls. Its resolution adopted at that meeting stated, "If user fees are established for the use of Canadian federal navigation facilities, consideration should be given to elimination of all Seaway tolls." This position of the Great Lakes Commission is a reiteration of a similar position previously adopted in 1984.

User fees are a means of raising revenues to operate a system. User fees are also a cost of doing business for system users—vessel operators as well as producers such as farmers and manufacturers. Differential user fees for different parts of a national system can also divert or redirect cargoes to other parts of the system.

In the Great Lakes region, we have often been told, "Tolls, and now user fees, are an insignificant part of product cost. Tolls-user fees are an insignificant part of vessel voyage costs. Tolls-user fees really don't make a difference." These comments are especially emphasized when a small increase is being applied to an already existing fee. Now we hear, "The government only wants $20 million from clause 4 fees."

Vessel operators can pick up our products at a number of locations and not even use the Seaway. This is true for both the U.S. and Canada. Export purchasers and import buyers have choices both in products and in routing. They all want the

[*Traduction*]

Depuis l'ouverture de la Voie maritime, la Commission s'est toujours montrée en faveur de l'utilisation efficace de cette voie comme instrument essentiel et concurrentiel pour le transport des produits importés et exportés par les industries agricoles, minières et manufacturières de nos deux pays.

L'importance du trafic des marchandises canadiennes dans les ports américains des Grands Lacs est illustrée par le volume des marchandises transportées au cours des dernières années. En 1983, la dernière année où les données sur l'ensemble du réseau sont disponibles, près de 40 millions de tonnes de marchandises étaient transportées sur les Grands Lacs en provenance ou à destination des ports canadiens. En 1984, plus de 6,5 millions de tonnes de marchandises étaient transportées entre l'Europe et les Grands Lacs dans la Voie maritime en provenance ou à destination des ports des États-Unis.

La Commission s'est toujours opposée à l'imposition de péages sur la Voie maritime. Elle reconnaît qu'il n'a toujours été qu'un compromis de la part du gouvernement américain pour pouvoir permettre la création du réseau actuel. Mais le péage a toujours été détestable pour cette région, car il constitue un fardeau injuste pour l'industrie régionale, aussi bien américaine que canadienne, qui finance sa part des réseaux nationaux par le biais des impôts et paye ensuite des droits additionnels pour le tronçon qu'elle utilise à l'intérieur du réseau national. Cette région, bi-nationale, subit, effectivement, une double imposition depuis 25 ans.

A son assemblée annuelle tenue en octobre 1985, la Great Lakes Commission a discuté de l'éventuelle imposition de droits pour l'utilisation des services de la Garde côtière canadienne et de la Voie maritime. Elle a adopté la résolution suivante: «Si des droits sont établis pour l'utilisation des installations de navigation fédérales canadiennes, il faudrait envisager la possibilité de supprimer tous les droits de péage sur la Voie maritime.» Par cette résolution, la Great Lakes Commission réitérait la position qu'elle avait adoptée précédemment en 1984.

L'imposition de tarifs aux utilisateurs constitue un moyen d'augmenter les revenus pour financer le réseau. Mais ces tarifs sont en même temps des frais additionnels pour les entreprises qui utilisent les installations, qu'il s'agisse des propriétaires de navires comme des producteurs agricoles et manufacturiers. L'écart entre les droits s'appliquant aux différents tronçons du réseau national peut également inciter les utilisateurs à privilégier d'autres voies pour le transport de leurs marchandises.

Dans la région des Grands Lacs, on répète souvent que le péage, comme les droits d'utilisation comptent peu dans les coûts de production. Ils comptent peu également dans les coûts de transport maritime. Ils ne font donc pas vraiment la différence. On entend ce genre de commentaires surtout quand on impose une légère augmentation à un tarif existant. On dit maintenant que le gouvernement ne veut retirer que 20 millions de dollars de l'application de l'article 4.

Les armateurs peuvent prendre nos produits à divers endroits, sans même utiliser la voie navigable. C'est aussi vrai pour les États-Unis que pour le Canada. Ceux qui achètent des produits d'exportation et d'importation ont le choix des pro-

[*Text*]

least cost alternative that meets their specification. They are perfectly willing to change routes and sources if costs increase.

The effect of $40,000 of tolls or user fees on a vessel carrying one million bushels of grain is four cents per bushel. This is significant when grain sales or purchases are made and lost on the basis of quarter-cents per bushel.

Simply put, when tolls or user fees and, therefore, prices go up, some current business is always lost and some new business that would have developed does not. So, there is a potential double loss to the tax collector and at least as significant a loss to our bi-national region's producers. These losses easily translate into jobs lost in our bi-national region.

I want to focus for a moment on cargoes lost. This year, your St. Lawrence Seaway Authority raised its tariff of tolls, user fees, on the Welland Canal by approximately 16 per cent. These increases add about 6 per cent to overall Seaway tolls. When added to the overall delivered product price, the percentage increase is very small, but since the beginning of the 1986 shipping season, I have been privately informed of over a million tons diverted from a Seaway-Great Lakes routing to a U.S. east coast destination. An additional two-million-ton diversion is being discussed. This diversion more than offsets the revenues which were projected to be generated by the St. Lawrence Seaway Authority Welland Canal increase. I also note that from 1959 to the first toll increase in 1978 on the St. Lawrence Seaway, cargo tonnage carried on the St. Lawrence Seaway increased every year; since then cargo tonnages have decreased with each toll increase.

Clause 4 of Bill C-75 establishes the basis for a future determination of Canadian Coast Guard user fees. Clause 4 approaches the question of cost recovery in a very different way than we have chosen to approach it in the United States: first, because you operate with a very different legislative and managerial system of government; and, second, because the configuration of your governmental agencies is somewhat different from ours.

Recognizing these differences, we suggest several concerns for your consideration.

1. It is our clear preference, based on our own experience with U.S. government agencies, that the limits of authority, the levels of fees, and the methods of administration be spelled out in legislative language rather than being left to administrative agencies of the government for final declaration. This is particularly important when the legislative initiative authorizes new taxes which create new direct costs for sectors of the economy which are already encountering severe cost pressures. Stated another way, I would be surprised if the government would or could raise taxes on the paper or auto industry without action by the full Parliament, but that is exactly what can

[*Traduction*]

duits et des voies d'acheminement. Ils veulent avoir le meilleur service possible en payant le moins possible. Ils n'hésiteront pas à changer de parcours et de sources d'approvisionnement si les coûts augmentent.

Si l'on impose un péage ou un droit d'usager de 40 000 $ pour un navire qui transporte 1 million de boisseaux de céréales, ces droits reviennent à 4 cents le boisseau. Ce n'est pas peu dire surtout si l'on considère que les ventes ou les achats se font à coup de quarts de cent le boisseau.

Bref, lorsque ces droits, et partant les prix grimpent, certaines transactions sont toujours déficitaires tandis que d'autres qui auraient pu être conclues, ne le sont pas. Par conséquent, il y aurait pour le percepteur d'impôt possibilité de double perte, qui serait tout aussi considérable pour les producteurs de notre région binationale. Ces pertes entraînent facilement des pertes d'emploi dans notre région.

Si l'on parlait maintenant des changements de parcours. Cette année, votre administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a augmenté ses droits de passage sur le canal Welland d'environ 16 p. 100. Cette hausse augmente d'environ 6 p. 100 le péage global pour l'utilisation de la Voie maritime. Une fois assimilée au prix total du produit livré, cette hausse de pourcentage est infime, mais depuis le début de la saison de navigation de 1986, on m'a informé confidentiellement que plus d'un million de tonnes de marchandises qui auraient dû emprunter les Grands Lacs puis la Voie maritime, avaient été détournés vers un port de la côte ouest des États-Unis. Deux millions de tonnes supplémentaires pourraient encore prendre le même chemin. Ces détournements diminuent beaucoup les recettes que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent escomptait en augmentant les droits d'usager sur le canal Welland. Je vous signale aussi que de 1959 jusqu'à la première augmentation du péage en 1978 pour l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, le tonnage du fret acheminé par cette voie avait augmenté chaque année; depuis, il a diminué avec chaque augmentation du péage.

L'article 4 du projet de loi C-75 jette les bases d'un régime éventuel de droits d'usager de la Garde côtière canadienne. Cet article aborde la question de la récupération des coûts bien différemment des États-Unis: d'abord parce que votre régime de gouvernement et votre système législatif est différent du nôtre; et deuxièmement, parce que vos organismes gouvernementaux ne sont pas vraiment structurés comme les nôtres.

Compte tenu de ces différences, nous portons à votre attention les quelques observations suivantes.

1. Nous préférons nettement, sur la foi de notre propre expérience des organismes gouvernementaux américains, que la limitation des pouvoirs, les niveaux des droits et les méthodes d'administration soient énoncés dans la loi au lieu d'être laissés à la discrétion d'organismes administratifs du gouvernement. Cela est d'autant plus important lorsque la mesure législative autorise la perception de nouvelles taxes qui créant de nouveaux coûts directs dans des secteurs de l'économie déjà fortement mis à contribution. Autrement dit, je serais étonné que le gouvernement impose on puisse imposer des taxes sur l'industrie du papier ou de l'automobile sans que cela ne soit décidé

[*Text*]

be done to the maritime industry and farmers who use ships to export if clause 4 is enacted.

2. Any user fee proposal should evolve through public consultation with all user groups—vessel operators, other service providers and producers. This consultation should take place before initial application of fees and before any subsequent changes in levels of fees. This process should provide sufficient lead time for businesses to effectively respond.

In the last few years, products and services in both our countries have come under increasing competitive challenges. I would add, not only from each other, but from the outside as well. Any changes in the delivered cost of those products may ultimately remove them from the international marketplace with a consequent loss of domestic employment in one or both our countries.

3. There must be a clear determination of the purposes for which fees are to be collected and the activities to which they are to be applied. This is critical to the ultimate acceptability of any system adopted.

4. Federal user fees should be uniform in application from seaport to seaport and from coastal range to coastal range. Uniform user fees, at whatever level, would cause the least port and coastal range cargo diversion and would continue the system which has been in place for over 200 years in the U.S. and Canada. Our fee system, in fact, was a uniform system.

5. Any fee system, especially as it may affect the Great Lakes/St. Lawrence system, should be co-ordinated with the United States cost recovery programs and should give due consideration to total elimination of existing St. Lawrence Seaway system tolls.

It is our considered opinion that clause 4 of Bill C-75 fails each of the five concerns or criteria that we have identified. Therefore, we must reluctantly urge you and your colleagues in the House of Commons to delete clause 4 from Bill C-75.

None of you, nor any of your colleagues in the Parliament of Canada, should feel overly disappointed by a failure to determine an equitable user fee in your first attempt at legislation. Over 40 bills in the last eight years have been considered by the U.S. Congress, and user fee recommendations from government panels date back to the early 1900s.

We want to emphasize as a final point that our critical binational need—both in the public and private sectors—in the U.S. and in Canada is to increase utilization of our shared facility, the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. Any user fee system implemented, whether in addition to, in conjunction with, or in place of existing Seaway tolls must have two objectives: First, to contribute to government revenues and, second, to maintain and preferably increase trade. Your primary objective—increasing government revenues—cannot succeed if business declines.

[*Traduction*]

par le Parlement réuni, mais c'est exactement ce qui pourrait arriver à l'industrie maritime et aux agriculteurs, qui utilisent les navires pour exporter leurs produits, si l'article 4 était adopté.

2. Toute proposition visant à imposer des droits d'usager devrait être portée à l'attention du public et de tous les groupes d'usagers intéressés—armateurs, fournisseurs d'autres services et producteurs. Cette consultation devrait précéder toute imposition de droits, et tout changement subséquent des barèmes de droits. Et elle devrait donner au milieu d'affaires le temps de s'adapter.

Au cours des dernières années, les produits et services de nos deux pays ont fait l'objet d'une concurrence accrue, concurrence qui s'est exercée non seulement entre nous mais avec d'autres pays aussi. Si des changements sont apportés dans le coût des produits livrés, ceux-ci finiraient peut-être par être retirés des marchés internationaux, ce qui occasionnerait des pertes d'emplois dans l'un ou l'autre de nos pays ou dans les deux à la fois.

3. La raison d'être de ces droits et les activités auxquelles ils serviront doivent être clairement précisés. Cela est vital à l'acceptation d'un système, quel qu'il soit.

4. Les droits fédéraux imposés aux usagers devraient s'appliquer uniformément d'un port de mer à l'autre et sur une côte et l'autre. Une telle uniformité, éviterait au maximum de dérouter les navires commerciaux vers d'autres ports ou vers d'autres parcours côtiers, et maintiendrait le système qui existe déjà depuis plus de 200 ans aux États-Unis et au Canada. Notre système libre était en fait un système uniforme.

5. Tout système de tarif, dans la mesure où il touche le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, devrait être coordonné avec les programmes de récupération de coûts des États-Unis et il faudrait à cette fin songer à supprimer tout péage sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Après mûre réflexion, nous somes d'avis que l'article 4 du projet de loi C-75 ne répond à aucun des cinq points ou critères en-dessus. Par conséquent, nous devons à regret vous prier instamment, ainsi que vos collègues de la Chambre des communes, de retrancher cet article du projet de loi C-75.

Ni vous, ni aucun parlementaire, ne devrez être trop déçus de n'avoir pu, du premier coup, légiférer en matière de droits d'usager. En effet, le Congrès américain a étudié, au cours des huit dernières années, plus de 40 projets de loi et des groupes d'étude gouvernementaux ont commencé à formuler des recommandations en ce sens dès le début du siècle.

Nous tenons à vous signaler en dernier lieu qu'il faut avant tout dans notre contexte binational, tant dans les secteurs privé que public, que les États-Unis et le Canada intensifient l'utilisation d'un service que nous partageons, le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Tout barême de droits qui serait appliqué, que ce soit pour hausser, compléter ou remplacer le péage actuellement imposé pour l'utilisation de la Voie maritime, doit avoir deux objectifs: premièrement, contribuer aux recettes gouvernementales et, deuxièmement, maintenir, et de préférence intensifier le commerce. Vous ne

[*Text*]

We hope our participation in these hearings on Bill C-75 will help focus attention on the need for continuing co-ordination between Canada and the United States on Seaway issues. The history of the Seaway has shown us how well two neighbouring countries can plan, construct and operate a mutually beneficial transportation system. With commercial navigation user fees proposed in both countries, the potential of these new fees compounding one another and the possibility of Canada's clause 4 user fees adding to current tolls, Great Lakes maritime, industrial and agricultural interests are justifiably concerned. Perhaps the time is ripe to consider a new bi-national effort to evaluate future prospects of our Great Lakes/Seaway transportation system and the degree and type of commitments—both private and public—required to extend its service to our shared region for mutual economic benefit.

In summary, if ever there were a time that we need to be working together, now is that time.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Fish, by way of explanation, you obviously appeared before the committee of the House of Commons, did you not?

Mr. Fish: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): In the third paragraph you state:

> I have submitted a detailed written statement to the committee for advance review.

I gather that that referred to a submission to the Commons committe?

Mr. Fish: No, I submitted a written statement through your clerk, which I hope was distributed to you in advance of this meeting.

Senator MacDonald (Halifax): When did we receive that, Mr. Chairman?

Mr. Fish: You would not have received it from the clerk before some time yesterday, because he did not receive it until yesterday morning.

Senator MacDonald (Halifax): The only point I am making, Mr. Chairman, is that in order to do justice to our distinguished visitors, it is better to receive these submissions a little sooner.

Mr. Fish: I apologize.

Senator Bielish: Mr. Chairman, I congratulate the witnesses for a well documented statement. I asked another group of witnesses what they liked about the American legislation and, in reply, they said that I ought to ask the Americans.

Mr. Fish: We could attempt to respond, if that would be helpful to you.

Senator Bielish: Certainly; please do.

[*Traduction*]

pouvez réaliser votre premier objectif, celui d'augmenter les recettes gouvernementales, si les affaires périclitent.

Nous espérons, à l'occasion de ces audiences sur le projet de loi C-75, vous amener à bien saisir l'importance d'une coordination suive entre le Canada et les États-Unis en ce qui a trait aux questions qui touchent la Voie maritime. Dans le passé, nous avons pu voir comment la Voie maritime avait réussi à amener deux pays voisins à planifier, construire et exploiter un réseau de transport qui leur était mutuellement avantageux. Mais maintenant le milieu agricole et les industriels auront raison de s'inquiéter, si les deux pays se proposent d'imposer des droits à la navigation commerciale, droits qui pourront avoir un effet cumulatif, et si le Canada songe par l'article 4 a hausser les droits de péage actuels. Le temps est peut-être venu de nous concerter à nouveau pour évaluer les perspectives de notre réseau de transport des Grands Lacs et de la Voie maritime et de nous interroger sur le genre de participation qu'on serait en droit d'attendre des secteurs privé et public pour aider nos deux régions voisines à profiter d'un service qui leur est mutuellement avantageux sur le plan économique.

En résumé, s'il est un temps où nous devions unir nos efforts, je crois que c'est bien aujourd'hui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Fish, pour plus de précisions, vous avez de toute évidence comparu devant le Comité de la Chambre des communes, n'est-ce pas?

M. Fish: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Au troisième paragraphe, vous déclarez:

> J'ai présenté un mémoire détaillé au comité pour qu'il en fasse un examen préliminaire.

J'imagine qu'il s'agit d'un mémoire présenté au comité des Communes?

M. Fish: Non, j'ai remis un mémoire à votre greffier et j'espère qu'il vous en a distribué des exemplaires avant cette réunion.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quand l'avons-nous reçu, monsieur le président?

M. Fish: Le greffier n'a pu vous le remettre avant hier parce qu'il ne l'a reçu qu'hier matin.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je veux simplement dire, monsieur le président, que pour rendre justice à nos distingués visiteurs, il vaut mieux que nous recevions leur mémoire un peu plus tôt.

M. Fish: Je m'en excuse.

Le sénateur Bielish: Monsieur le président, je félicite les témoins de leur déclaration si bien étayée. J'ai déjà demandé à un autre groupe de témoins ce qui leur plaisait dans la loi américaine et, pour toute réponse, ils m'ont dit de le demander à des Américains.

M. Fish: Nous pourrions essayer de répondre, si cela peut vous être utile.

Le sénateur Bielish: Certainement, je vous en prie.

[*Text*]

Mr. Fish: There are two types of user fee systems in the United States. One type has been in place since 1980 and it covers the inland waterways. It is unique to the Mississippi River, primarily, and that is what it was designed for. That user fee system is based on a fuel tax placed on fuels purchased for the tows, the barges, that go up and down the Mississippi River. That fuel tax started at 2 cents a gallon in 1980 and increased by two-cent increments up to the present time, when it is at 10 cents a gallon. That is all going into a separate fund for the inland waterways system. It does not go into general revenues of the government but is used for the future maintenance and construction on the inland waterway system.

The second system that we are dealing with is for deep draft waterway systems, the Great Lakes and salt water sea coast systems. The current proposal before the Congress—and I emphasize that it is current; it has been passed in slightly differing forms by the House of Representatives and the Senate as part of a much larger omnibus water resources development bill—includes many individual projects which are new construction projects to be authorized for construction. That bill contains many other revisions or amendments to existing law relating to water resource development projects or planning processes. For the operation and maintenance of deep draft waterway harbours, both houses appear to agree that there should be established a .04 per cent *ad valorem* fee to be collected on all cargoes, either loaded or off-loaded, at U.S. ports. That .04 per cent *ad valorem* fee is recognized as a tax because it had to go through the tax committee of our Congress, both the house and the Senate, in order to gain approval. That tax is expected to generate approximately 40 per cent of the operating and maintenance costs for existing and contemplated deep draft harbours and channels in the United States.

Respecting new construction, there are some slightly differing proposals on how it is to be paid for in the future. In the past it was paid for—theoretically, at least—totally by the government. There were some local costs involved relating to disposal of dredged materials and that sort of thing, but it was presumed to be 100 per cent federal costs. That will be changed depending upon the depth of the harbours, and in this regard I would ask Mr. Thorpe to respond.

Mr. Steve Thorpe, Transportation and Economic Development Specialist, Great Lakes Commission of Ann Harbour, Michigan: It will be changed depending on the depth of the harbours and will range from 20 per cent to 35 per cent, maximum. That will be the responsibility of the local, non-federal interests, but 35 per cent would be the maximum recovery for new construction.

Mr. Fish: That means that of the total cost of a new project, 35 per cent would be recovered from a local sponsoring agency, whether it be a state, community, port authority or whatever. The balance would be a federal responsibility. Senators should know that in both the house and Senate versions there is recognition of the double taxation which has been going on on the U.S. side of the St. Lawrence Seaway. Both leave the toll system in place but offer one or another mechanism for recogniz-

[*Traduction*]

M. Fish: Il y a deux genres de systèmes de droits de péage aux États-Unis. Le premier existe depuis 1980 et vise les eaux intérieures, et surtout le Mississippi; c'est d'ailleur ce pourquoi il a été conçu. Ces droits de péage se présentent sous forme de taxes sur les combustibles qui sont achetés pour le touage, les péniches qui montent et descendent le Mississippi. Cette taxe était de 2 cents le gallon en 1980 et a augmenté à coups de deux cents jusqu'à l'heure actuelle où elle s'élève à 10 cents le gallon. Ces prélèvements sont versés dans un fonds distinct réservé aux réseaux des voies navigables intérieures. Ils ne sont pas assimilés aux recettes générales du gouvernement mais utilisés pour l'entretien et l'agrandissement futures de ce réseau.

Le second système a été mis sur pied pour les réseaux de navigation en eau profonde, soit dans les Grands Lacs et à proximité des côtes océaniques. Le Congrès vient d'être saisi d'une nouvelle proposition et j'insiste sur son caractère actuel car elle a été adoptée sous des formes légèrement différentes par la Chambre des représentants et, au Sénat, elle fait partie d'un projet de loi plus général sur le développement des ressources en eau. Cette proposition donc comporte beaucoup de projets individuels de construction qui doivent être autorisés. Ce projet de loi contient de nombreuses autres révisions ou modifications à la loi actuelle quant aux projets et aux processus de planification des ressources en eau. Quant à l'exploitation et à l'entretien des ports en eau profonde, les deux chambres semblent convenir qu'il faudrait établir un droit calculé à 0,04 p. 100 de la valeur de toutes les marchandises, qu'elles soient chargées ou déchargées dans des ports américains. Ce droit calculé sur la valeur est reconnu comme une taxe parce qu'il a dû être accepté par le Comité des taxes de notre Congrès, à la fois à la Chambre et au Sénat, pour être approuvé. Cette taxe devrait permettre de couvrir approximativement 40 p. 100 des frais d'exploitation et d'entretien des ports en eau profonde et des canaux actuels et prévus aux États-Unis.

Quant aux agrandissements, différentes propositions ont été faites sur la façon dont ils seront payés à l'avenir. Autrefois, ils étaient entierèment payés, en théorie du moins, par le gouvernement. Les localités devaient assumer certains coûts pour enlever les résidus du dragage et ce genre de chose, mais c'était en principe le Fédéral qui devait tout payer. Cette situation changera en fonction de la profondeur des ports et à cet égard, je demanderais à M. Thorpe de vous répondre.

M. Steve Thorpe, expert, transport et développement économique, Great Lakes Commission of Ann Harbour (Michigan): Elle changera effectivement de 20 p. 100 à 35 p. 100 au maximum selon la profondeur des ports. Ce sera la responsabilité des instances locales, et non fédérales, mais on ne pourra récupérer plus de 35 p. 100 pour une nouvelle construction.

M. Fish: Autrement dit, 35 p. 100 du coût total d'un nouveau projet seraient récupérés d'un organisme parrain local, que ce soit un État, une collectivité, une administration portuaire ou quoi que ce soit d'autre. Le reste incomberait au gouvernement Fédéral. Les sénateurs devraient savoir que la Chambre et le Sénat reconnaissent tous deux qu'il y a double imposition du côté américain de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les deux conservent le système de péage mais ils pré-

[*Text*]

ing that in the new ad valorem fee that would be collected. So there would be a rebate of the full seaway toll or a rebate of a portion of it, depending on which bill you look at. So if they did recognize it, and they did recognize that the seaway users have, in fact, been paying before, then if forced to pay an additional fee, they would be—they would say "double taxed", but I would say thrice taxed. But that probably shows my concern for the tolls in the first place.

That gives you some background, the key provisions of it. I would point out that we in the United States and in the Great Lakes considered a variety of systems for meeting the federal government's desire to recover some costs. One of the systems considered was segment charges, charges for each segment of a journey that might be encountered. That was considered on the inland waterway. It was also considered in terms of the Great Lakes-St. Lawrence system. We rejected that as being patently unfair in a national system, that would have one part of the system paying for a whole set of things where the others paid only once. We came up with the idea of a uniform fee, a fee that is equal in Charleston, in New Orleans, in Duluth and Chicago—the same fee all over. That says "We are going to charge, but we are going to charge the same thing. So you make your decision on moving cargo, not on the basis of whether there is a higher fee in Duluth than there is in Charleston so you will go to Charleston, on the east coast, but on what are the actual costs in moving that cargo to Duluth and out onto the ship and on to its destination, or from point X to Charleston and overseas." It does not change how cargoes move. If we end up with the Canadian system, then, as I understand it, you cannot charge for anything that you did not use, or that was not available, either seasonally or because it simply was not there. That in essence is a segment charge. It means that cargo moving out of Thunder Bay will pay a heck of a lot more than cargo moving out of Quebec or cargo moving out of Halifax, in terms of what they pay for the port—because to get from the Gulf of St. Lawrence into Thunder Bay you use a lot more things. That could change the complete economics for the grain farmers. It could change the complete economics for Algoma Steel. I don't know what those are. I do not know that there has been an impact study done, and I do know that the impact studies done of some of those things in the U.S. indicated there were some problems.

We looked at tonnage charges, on a tonne of cargo. That has a differential effect. On very high value cargoes it is miniscule in terms of the delivered costs, and in terms of low value cargoes, your bulk cargoes primarily, it has a very significant impact on delivered costs. Just looking at something like steel, which has been mentioned earlier, it takes approximately two and a half tonnes to three tonnes of raw material to make a tonne of steel. If you had a 25-cent per tonne fee, then that is costing 75 cents on the front end of a tonne of steel. On the other hand, on a tonne of imported steel from Germany, or somewhere else, rather than its being valued at $100 worth of raw material before you put in the value-added and the proc-

[*Traduction*]

voient dans le nouveau tarif ad valorem un mécanisme quelconque pour le percevoir. Il y aurait donc un rabais du droit de péage pour l'ensemble de la voie navigable ou une portion de cette voie, tout dépendant du projet de loi que vous considérez. Par conséquent, si l'on a reconnu cette réalité, et on a constaté effectivement que les usagers de la Voie maritime ont déjà été mis à contribution et que s'ils étaient forcés de payer un droit additionnel, ils seraient non seulement doublement imposés, mais triplement. Vous pouvez voir que c'est le péage qui m'inquiète le plus.

Je vous ai donné certaines données, et je vous ai cité les principales dispositions. J'aimerais vous signaler que nous, aux États-Unis, et dans la région des Grands Lacs, avons songé à divers systèmes qui permettraient au gouvernement fédéral de récupérer certains coûts. Nous avons pensé notamment à des droits fractionnés, c'est-à-dire des droits pour chaque tronçon de parcours qu'un navire franchit. On a songé à mettre ce système en application pour le réseau navigable intérieur, et même pour le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Nous avons rejeté cette option car elle nous semblait absolument injuste par rapport au système national, où une partie du système paierait pour l'ensemble tandis que les autres ne paieraient qu'une seule fois. Nous avons pensé à un taux uniforme, un taux qui serait le même à Charleston, à la Nouvelle-Orléans, à Duluth à Chicago et partout ailleurs. C'est-à-dire que nous voulions imposer un droit uniforme. De sorte que les décisions prises pour acheminer la marchandise ne seraient pas subordonnées aux tarifs de péage à Duluth ou à Charleston, mais plutôt à ce qu'il en coûte réellement pour transporter cette marchandise à Duluth et la charger sur le navire qui l'amènera à destination, ou qui partirait d'un point X vers Charleston pour ensuite prendre la mer. Ce tarif n'influerait pas sur le parcours choisi pour l'acheminement des cargaisons. Si l'on adopte le système canadien, on ne pourra pas imposer un tarif pour quelque chose qui n'a pas été utilisé ou qui n'était pas accesible, soit saisonnièrement, soit simplement parce qu'il n'existait soit simplement pas. C'est essentiellement un droit fractionnaire. Ainsi, une cargaison partant de Thunder Bay paiera beaucoup plus qu'une autre qui partira de Québec ou de Halifax, pour pouvoir utiliser le port, parce que pour se rendre du Golffe du Saint-Laurent jusqu'à Thunder Bay, il faut utiliser beaucoup plus d'installations. Les producteurs de céréales sans parler d'Algoma Steel pourraient en pâtir. J'ignore de quoi il s'agit. Je ne sais pas si une étude des répercussions a été effectuée, mais je sais que celles qui ont été faites aux États-Unis révélaient qu'il y avait certains problèmes.

Nous avons examiné les droits sur le tonnage, sur une tonne de marchandises. L'incidence de ces droits varie. Pour les marchandises de très grande valeur, l'incidence est minuscule par rapport au coût du produit livré, et pour les cargaisons de faible valeur, les marchandises en vrac principalement, elle est considérable sur le coût du produit livré. Prenons par exemple l'acier, qui a été mentionné plus tôt. Il faut approximativement deux tonnes et demie à trois tonnes de matières premières pour constituer une tonne d'acier. Si le droit était fixé à 25 cents la tonne, cela ajouterait automatiquement 75 cents au prix d'une tonne d'acier. Par ailleurs, une tonne d'acier importée d'Allemagne, ou d'ailleurs, au lieu de valoir 100 $ de matières brutes

[*Text*]

essing, it is now $400 to $500, and it still involves paying only 25 cents. So that gives a real bonus to that imported product, and there would be a very negative impact not only the Great Lakes region, on your side and ours, but on any region in the country that was dealing with a competitive product.

So what we arrived at was an ad valorem tax. There were many more variations, and there were variations on how to collect the tax, and who should do it. Do you set up a separate agency? Do you have the local port collect it? Who does this? There were all kinds of things that we have gone through, and I would not want to prescribe per se how you should do it. In fact, I am not sure that ours is the perfect pattern. But I do think that it is worth looking at all of the systems out there and saying "What is good for Canada?" I am not saying what is good for the maritimes only, or what is good for the government in revenues, but what is good for the economy of Canada—which will provide good government revenue. If the economy were really moving in both of our countries, we would not be considering this at all; it would not be an issue.

Senator MacDonald (Halifax): This is a bill now before Congress which would add the tax of which you speak?

Mr. Fish: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): Which was how much, again?

Mr. Fish: It was .04 per cent.

Senator MacDonald (Halifax): If this bill is passed, how much would that tax on the value of the cargoes, loaded and unloaded in your ports, cost the shippers using your ports?

Mr. Fish: The amount of money it is expected to raise is approximately $400 million per year, which is approximately 40 per cent of the operating and maintenance costs of deep draft harbours in the United States. It would be assessed directly on the cargoes as opposed to the vessel operator. It is not an assessment to the vessel at all; it is an assessment on the cargo, the value thereof, which would be paid by the consignee or the shipper, and not by the vessel. One of the efforts was to keep the ship out of it.

Senator Bielish: It is just to consider the load, the cargo that you are carrying.

Senator Turner: In the Great Lakes region, who pays for the American Coast Guard service in the U.S. and what are the user fees now, if any?

Mr. Fish: The Coast Guard services in the U.S.—and we are alert to the differential—is paid out of general revenues. That was one part of your question. Was there another part?

Senator Turner: Does the American Coast Guard service operate an emergency rescue helicopter service in the Wind-

[*Traduction*]

avant qu'on calcule la valeur ajoutée et le traitement, vaut maintenant 400 à 500 dollars, et les transorteurs n'auront toujours qu'à payer 25 cents. Ce produit importé est donc une véritable aubaine, ce qui aurait un effet très négatif non seulement dans la région des Grands Lacs, de votre côté et du nôtre, mais dans toute région du pays qui devrait affronter ce type de concurrence.

Nous avons donc conçu une taxe calculée sur la valeur. Il y avait beaucoup plus de divergences d'opinion sur le mode de perception et sur le percepteur lui-même. Devions-nous former une agence distincte? Demanderions-nous au port local de la percevoir? Qui le ferait? Nous avons connu toutes ces offres et je voudrais pas vous dicter votre ligne de conduite. En fait, je ne suis pas certain que notre système soit parfait. J'estime toutefois qu'il est bon d'examiner tous les systèmes existants et de se demander quel est celui qui convient au Canada. Je n'entends pas par là ce qui convient uniquement aux Maritimes ou aux recettes gouvernementales, mais ce qui est bon pour l'économie du Canada, ce qui apportera de bonnes recettes au gouvernement. Si l'économie de nos deux pays progressait vraiment, nous n'en serions pas là à nous interroger sur cette question; elle ne se poserait pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est un projet de loi présenté au Congrès qui ajouterait la taxe dont vou parlez?

M. Fish: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qui prévoyait fixer quel montant?

M. Fish: Il s'agissait de 0,04 p. 100.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Si ce projet de loi est adopté, combien l'expéditeur qui utilise vos ports devrait-il payer en taxes sur la valeur des marchandises, chargées et déchargées à ces mêmes ports?

M. Fish: On s'attent à ce que cette somme d'argent s'élève approximativement à 400 millions de dollars par année, ce qui représente à peu près 40 p. 100 des frais d'exploitation et d'entretien des ports en eaux profondes des États-Unis. Elle serait prélevée directement sur les marchandises et non auprès de l'armateur. Il ne s'agit nullement d'une taxe visant le propriétaire du navire lui-même. Il s'agit plutôt d'une imposition sur la marchandise et la valeur de cette dernière qui serait payée par le consignataire ou l'expéditeur et non pas par le propriétaire du navire. Nous avons tout fait pour garder ce dernier hors de cette question.

Le sénateur Bielish: Il s'agit simplement de considérer la charge, la marchandise qui est transportée.

Le sénateur Turner: Dans la région des Grands Lacs, qui paie pour le service donné par la Garde côtière américaine aux États-Unis et quels sont les droits de péage maintenant, s'il y a lieu?

M. Fish: Le service de la Garde côtière aux États-Unis, et nous sommes bien conscients de la différence, est payé à l'aide de recettes fiscales générales. J'ai répondu à une partie de la question, quelle était l'autre?

Le sénateur Turner: Le service de la Garde côtière américain a une flotte hélicoptères de sauvetage dans la région de

[*Text*]

sor-Detroit, Sarnia, London area? What department of the United States government pays for that service? Are there any user fees charge for rescue operations, because you have been over the Canadian side many times?

Mr. Fish: I am not positive about the helicopter. They do operate search and rescue there and they have helicopters available in the region. To the best of my knowledge all search and rescue services are currently free and I presume that if they cross the border they are free as well.

The Chairman: Do you have any more comments?

Mr. Fish: There is a question on consultation that has been consistently raised. It was raised during our first presentation and during this presentation. The question involves the procedures of change built into the special committee's report and amendments. One of the things that particularly bothered me, because I have seen it happen so much in the United States, is that it says that nonsubstantive changes in the regulations do not have to go through any process. It also says that if a regulation has been previously printed and has gone through some process, they do not have to tell you anything; they can just do it. We operate on a little different system. That is, at any time there are any revisions you must go through some steps to let the public know so that they may comment. I am very concerned. Who decides what is substantive? Are an increase in rates or changes in the method of collection substantive? I do not know the definitions, but it seems to me that these areas are very critical. What may appear to be a very small word change in a regulation or procedure could end up being a major problem for the people who have to pay. For example, when do you pay? We have had some experiences with people having to have certified cheques available at a certain time when they simply could not lay their hands on them, causing delays for vessels of 24 hours or for a period of time.

It appears to me that there should be a few more guarantees there. Perhaps Canada's administrative process in general covers these kinds of things. I merely call the matter to your attention. It is so easy for professional and well-thinking bureaucrats to make such mistakes. I have great respect for them and I do not make that comment in a negative way. However, they may put something down that looks great on paper. I might even look at it and say that I think it looks great. But when somebody on the firing line in business who is trying to create jobs and to make money, which is good for the government, sees it he may say, "My gosh, it is going to kill me. It will destroy me, because I cannot function that way." That kind of thing can be disasterous for business. I simply call that matter to your attention and say that these things have to be carefully worked out either in the administrative procedures or in the enabling legislation. This sort of thing happens in the United States as well, and I do not like it there.

The Chairman: If there are no further questions, I thank the witnesses for taking the time to appear here tonight.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Détroit, de Windsor, de Sarnia, et de London? Quel département du gouvernement des États-Unis paie pour ce service? Y a-t-il des droits supplémentaires qui sont imposés pour ces opérations de sauvetage, du fait qu'il faut fréquemment traverser du côté canadien?

M. Fish: Je ne suis pas très renseigné au sujet du service d'hélicoptères. Il y a là un service de recherche et de sauvetage et des hélicoptères sont postés dans cette région. A ce que je sache, tous les services de sauvetage et de recherche sont actuellement gratuits et je présume que si les sauveteurs doivent traverser la frontière, on ne leur imposera pas de droits là non plus.

Le président: Avez-vous d'autres observations à faire?

M. Fish: Il y a une question sur la consultation qui a été sans cesse soulevée. Elle l'a été lors de notre premier témoignage et au cours de celui-ci. Il s'agit des procédures de modification dont le rapport et les amendements du comité spécial font mention. Je suis particulièrement ennuyé de constater, parce que cela s'est produit si souvent aux États-Unis, que les changements qui ne touchent pas le fonds des règlements n'ont besoin de subir aucun processus d'examen. On y dit aussi que si un règlement a été imprimé antérieureement et a subi une forme d'étude, on peut passer à l'exécution sans donner d'avertissement. Notre système est légèrement différent. Chaque fois qu'il y a une révision, il faut en avertir le public afin qu'il puisse exprimer son point de vue. Cela me préoccupe. Qui décide de ce qui constitue une question de fond? Une augmentation du taux ou un changement dans le mode de perception sont-ils considérés comme des questions de fond? J'ignore les définitions, mais il me semble que ce sont des domaines cruciaux. Ce qui peut sembler être un infime changement de libellé dans un règlement ou une procédure pourrait représenter un problème de taille pour ceux qui devront payer. Par exemple, quand faudra-t-il payer? Il est déjà arrivé qu'il fallait présenter des chèques visés à une heure donnée et qu'on n'ait pu trouver la personne concernée, ce qui a causé des retards de 24 heures dans le départ des navires.

Il me semble qu'il devrait y avoir plus de garanties dans ce domaine. Le processus administratif canadien prévoit peut-être en général ce genre de choses. Je vous signale simplement la difficulté. Il est si facile pour des bureaucrates professionnels et bien intentionnés de commettre de telles erreurs. J'ai un grand respect pour eux et ce, je n'ironise pas. Ils peuvent concevoir des plans qui se tiennent fort bien en théorie. Je pourrais même les examiner et m'en émerveiller. Toutefois, aux yeux d'un homme d'affaires qui fait face à la réalité et qui essaie de créer des emplois et de faire de l'argent, ce qui est une bonne chose pour le gouvernement, ces plans peuvent signifier pour lui la catastrophe car il se rend compte qu'il ne pourra s'y adapter. Ce genre de phénomène peut être désastreux pour le monde des affaires. Je vous le souligne simplement tout en vous recommandant de bien peser les procédures administratives ou la loi habilitante. Les États-Unis ne sont pas exempts de telles erreurs et cela ne me plaît pas plus là-bas.

Le président: S'il n'y a plus d'autres questions, je remercie les témoins d'avoir pris le temps de comparaître ici ce soir.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Great Lakes Waterways Development Association:

Mr. Donald S. Rothwell, President;

Mr. A. M. Runciman, Chairman;

Mr. J. D. Leitch, Vice-President.

From the Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan:

Mr. James Fish, Executive Director;

Mr. Steve Thorpe, Transportation and Economic Development Specialist.

De «Great Lakes Waterways Development Association»:

M. Donald S. Rothwell, président;

M. A. M. Runciman, président;

M. J. D. Leitch, vice-président.

De la «Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan»:

M. James Fish, directeur exécutif;

M. Steve Thorpe, expert, transport et développement économique.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 10, 1986

Issue No. 21

Seventh proceedings on:

The subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof"

APPEARING:

Mr. Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 10 juin 1986

Fascicule nº 21

Septième fascicule concernant:

Le teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz»

COMPARAÎT:

M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams
Bielish
Graham
Langlois
Lawson
Lucier
*MacEachen (or Frith)
Macdonald (*Cape Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
Muir
*Roblin (or Doody)
Steuart
Thériault
Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams
Bielish
Graham
Langlois
Lawson
Lucier
*MacEachen (ou Frith)
Macdonald (*Cap-Breton*)
MacDonald (*Halifax*)
Muir
*Roblin (ou Doody)
Steuart
Thériault
Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, March 13, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-75, intituled: "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative".

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 13 mars 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz», avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 10 JUIN 1986
(30)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit, à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (Halifax), Macdonald (Cap-Breton), Thériault et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. R. A. Quail, sous-ministre adjoint, marine et commissaire adjoint, Garde côtière canadienne;

M. G. R. Stewart, commissaire, Garde côtière canadienne;

M. A. Popp, avocat général.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 13 mars 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-75, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz».

Le président présente M. Forrestall qui fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

Le président remercie les membres du personnel du Comité, entre autres, M. Jacques Rousseau, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, de la Bibliothèque du Parlement, pour le travail de préparation des réunions du Comité au cours de cette étude.

A 21 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 10, 1986
(30)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 p.m., the Honourable Senator Léopold Langlois, Chairman, presiding.

Present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Thériault and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: Mr. Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. R. A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. A. Popp, General Counsel.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated March 13, 1986, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-75, intituled, "An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof."

The Chairman introduced Mr. Forrestall, who made a presentation and, with his witnesses, answered questions.

The Chairman thanked the members of the Committee's staff, including Mr. Jacques Rousseau, Research Officer with the Library of Parliament's Law and Government Division, for all their work in preparing for the Committee's meetings during its consideration of this matter.

At 9:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 10, 1986

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to examine the subject matter of Bill C-75, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have with us here tonight Mr. Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary of the Minister of Transport, and from the Department of Transport, Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; and Mr. A. Popp, General Counsel.

Mr. Forrestall you are the first witness. Do you have an opening statement?

Mr. Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary of the Minister of Transport: Honourable senators, Mr. Chairman, and distinguished guests, if it is acceptable, will rest upon the the statement that I made when I first appeared before the committee, with your distinguished colleague, Senator Muir from Cape Breton, chairing.

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: I would be interested in the reaction of honourable senators and yourself, Mr. Chairman, to evidence that has been presented to you in that interim period, and together with the officials from the Department of Transport we would be more than prepared to respond to questions that might have arisen, or might rise, quite legitimately from that evidence.

I might also say for the record that the Minister of Transport, the Honourable Donald Mazankowski, regrets not being able to be with you this evening. He is otherwise occupied with the Vice-President of the United States at Expo '86. He had hoped that we might have been at this stage a bit earlier, but if I may humbly present myself on his behalf, I do so, and rather than take up the time of the committee I would rather go to questions that might have arisen out of evidence that you have heard—which I might say we are not seized of.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Forrestall, where are we with this bill in the house at the present time? When are we going to get it? What stage are we in?

Mr. Forrestall: I am sorry, I cannot hear you.

Senator MacDonald (Halifax): I said, where are we now in the House of Commons with the bill?

Mr. Forrestall: In response to Senator MacDonald's question, the status of the bill is that it is now passed first and second reading and reference to the standing committee of the house, before which a large number of witnesses appeared. The matter has subsequently been referred to the House of Commons. It has been dealt with in all stages at the report stage.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 10 juin 1986

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 heures pour examiner la teneur du projet de loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons parmi nous ce soir, M. Mike Forrestall, député et secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et, du ministère des Transports, M. R. A. Quail, sous-ministre adjoint, Transport maritime, et commissaire, de la Garde côtière canadienne; M. G. R. Stewart, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne; et M. A. Popp, avocat général.

Monsieur Forrestall, vous êtes le premier témoin. Auriez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Honorables sénateurs, monsieur le président et distingués invités, si vous me le permettez, je m'en tiendrai à la déclaration que j'ai faite lorsque j'ai comparu une première fois devant votre comité que présidait alors votre distingué collègue, le sénateur Muir, du Cap-Breton.

Le président: Oui.

M. Forrestall: J'aimerais connaître la réaction des honorables sénateurs et la vôtre, monsieur le président, aux témoignages qui vous ont été présentés dans l'intervalle, et c'est avec plaisir que les représentants du ministère des Transports et moi-même répondrant aux questions qui ont pu ou pourraient très légitimement en découler.

Je tiens à préciser, pour que cela soit consigné au procès-verbal, que le ministre des Transports, l'honorable Donald Mazankowski, regrette de ne pouvoir être parmi nous ce soir. Il a dû accompagner le vice-président des États-Unis à l'Expo 86. Il avait espéré que nous pourrions vous rencontrer plus tôt, mais si vous m'acceptez comme son humble remplaçant, plutôt que d'accaparer le temps du comité, je pourrais passer directement aux questions auxquelles ont pu donner lieu les témoignages que vous avez entendus, et dont nous ne connaissons pas la teneur, je dois l'avouer.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Forrestall, où en est actuellement le projet de loi à la Chambre? Quand nous sera-t-il renvoyé? Où en sommes-nous exactement?

M. Forrestall: Excusez-mois, mais je ne vous entends pas.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je répète: où en est le projet de loi à la Chambre des communes?

M. Forrestall: Il a franchi les étapes de la première et de la deuxième lecture et a été renvoyé au comité permanent de la Chambre qui a entendu de nombreux témoins. Puis il est revenu à la Chambre des communes où il a franchi tous les stades, à l'étape du rapport. Les amendements proposés ot été

[*Text*]

The amendments put forward have been dealt with and we are now at the third reading stage.

I might say that third reading in the House of Commons has been called and adjourned with a very brief intervention simply to secure that as a fact. Third reading is likely to take place as the second item of business in front of the house after tonight's business with respect to the raising of money.

Senator MacDonald (Halifax): The witnesses we have heard—I speak only for myself—have been pretty generally supportive of the bill. They have had a number of small concerns, but, I suppose this is a philosophical question which I tended to share, because the references to enabling legislation always scares everybody.

How would you assuage the fears of those who are giving you the power of enabling legislation? In other words, how would you assugge the fear of the unknown?

Mr. Forrestall: If I might be pretentious enough to respond to a question that goes to the very core of our way of life, I guess—we have always been concerned about giving excessive authorities to governments—might I respond, perhaps, in this way? Frequently we are more concerned about what we do not know than we are about what we know, no matter how difficult the known may be.

In this respect I might perhaps best demonstrate that by going back to the events of late last week, and then senators might draw from it some conclusions. Certainly recent press statements have focused upon comments and observations by the Minister of Transportation for Quebec, Marc-Yvan Coté, in commenting on his June 2 meeting with Mr. Mazankowski, the Minister of Transport.

Mr. Coté, you might be interested to know, told the National Assembly it was expected that only $20 million would be recuperated once Bill C-75 was in effect. The Minister of Transport in the province of Quebec also said that amendments to the Canada Shipping Act would be adopted prior to the House of Commons summer adjournment.

We have already done that in principle as parliamentarians. We have done this by way of second reading. Honourable senators still have the opportunity to comment upon that, of course.

But late last week, the Quebec Transportation Minister came out in support of the federal cost recovery proposal which, in effect, is clause 4. Mr. Coté, the Minister of Transportation in the province of Quebec, said that Bill C-75 was—and if I might quote for the senator's edification:

> Vital for the maritime industry even though there were risks that the Port of Montreal may become less competitive.

Mr. Chairman, may I say to your colleague, Senator MacDonald, that Mr. Cotteau is, in our judgement, less concerned about the deteriorating competitive risk at the Port of Montreal at this point in time than he was when he made even that

[*Traduction*]

étudiés et nous en sommes maintenant à l'étape de la troisième lecture.

L'annonce de la troisième lecture a été faite, à la Chambre des communes qui, après une très brève intervention, a interrompu ses travaux. La troisième lecture figure à l'ordre du jour ce soir tout de suite après l'examen des subsides.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les témoins que nous avons entendus—et je parle pour moi-même—étaient dans l'ensemble en faveur du projet de loi. Ils ont exprimé un certain nombre de préoccupations mineures, que je partage d'ailleurs, mais qui sont des questions je suppose, de principe, car toute référence à la législation habilitante est toujours, de nature à inquiéter.

Comment apaiseriez-vous les craintes de ceux qui s'en remettent à vous pour ce qui est de la législaiton habilitante? Autrement dit, comment apaiseriez-vous leur crainte de l'inconnu?

M. Forrestall: Au risque de passer pour prétentieux en voulant répondre à cette question qui touche au cœur même de notre façon de vivre, je dirais que nous avons toujours hésité à accorder des pouvoirs excessifs aux gouvernements. Je pourrais peut-être formuler la réponse en ces termes: souvent, l'inconnu nous fait plus peur que le connu, quelque difficulté que présente ce dernier.

Je pourrais peut-être mieux expliquer ma pensée si je me reportais aux événements qui se sont passés vers la fin de la semaine dernière, et les sénateurs pourraient en tirer des conclusions. Il est vrai que certains articles de journaux ont insisté sur les observations faites par le ministre des Transports du Québec, M. Yvan Côté, à le suite de sa réunion du 2 juin avec M. Mazankowksi, ministre des Transports.

M. Côté a dit à l'Assemblée nationale, et ces propos pourraient peut-être vous intéresser, que 20 millions de dollars seulement pourront être recouvrés lorsque le projet de loi C-75 aura été adopté. Le ministre des Transports de la province de Québec a également déclaré que la Chambre des communes adopterait les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada avant de s'ajourner pour l'été.

C'est ce que nous avons déjà fait en principe en tant que parlementaires étant donné que le projet de loi a franchi l'étape de la deuxième lecture. Bien entendu, les honorables sénateurs pourront à leur tour faire leurs observations.

Mais à la fin de la semaine dernière, le ministre des Transports du Québec s'est prononcé en faveur du programme fédéral de recouvrement des coûts qui est en fait l'article 4. M. Côté, le ministre des Transports de la province de Québec, a dit que le projet de loi C-75 était—et je me permettrai de rapporter ses propos ici à l'intention du sénateur:

> vital pour l'industrie maritime même si le port de Montréal risquait de devenir moins concurrentiel.

Monsieur le président, permettez-moi de dire à l'intention de votre collègue, le sénateur MacDonald, qu'à notre avis, M. Côté se préoccupe moins à l'heure actuelle de la détérioration de la concurrence dans le port de Montréal qu'au moment où il

[*Text*]

most supportive statement. We are frequently afraid of those things of which we have not full knowledge. When we have full knowledge, frequently that fear deteriorates, and I am sure you are aware of that.

Senator MacDonald (Halifax): I was going to ask a question with regard to the matter of the reconciliation of the Quebec position, but you have answered it.

Going back to the matter of the enabling legislation, you have a proclamation date, and you then have a further period where there is an assessment date and so on. Can you talk about the process; how the levying of fees and the period of time that is going to be involved is going to come to pass? This is the area that seemed to concern a number of witnesses we have heard.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I might ask the Commissioner of the Coast Guard to elaborate on what it is I am about to say. However, with respect to the due process, it was clearly the intention and the desire of the Minister of Transport at the very early stage of the introduction of Bill-C75 that there should be no progress with respect to the imposition of any regime of tariffs until such time as a consultative body, broadly representing the Maritime industry and community in Canada, had had the opportunity to consult widely and broadly and to make recommendations.

To that end, he clearly indicated to the Standing Committee of the House that there would be no progress with respect to proclamation of clause 4 until, at the very earliest, 1987, and no introduction of any cost recovery programs or regimes until, at the earliest, January l, 1988. The January l, 1988 date was a date selected because it then begins to jibe with the government's determination with respect to economic regulatory renewal.

The Chairman: Mr. Forrestall, you mentioned that the Minister of Transport in the Quebec government was in favour of the Canadian Coast Guard's budget. However, I find that your paper runs contrary to the user pay basis, when clause 3.1 of the bill refers to the cost to be imposed persuant to subsection l in relation to any ship, regardless of whether the Canadian Coast Guard actually provides a navigational service to that particular ship. This is contrary to the user's fee principle on which this bill is based. Even if you do not use the services, you will pay for them.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would like to quote from the bill itself. Let us go to Section 3.l(2)(a):

> (a) no charge may be imposed in relation to a ship in respect of a service that is not generally available in relation to the waters being transited by that ship; and
>
> (b) no charge may be imposed in relation to a ship in respect of a service during a period of the year in which that service is not generally available in relation to the waters being transited by that ship.

If you will allow me, Mr. Chairman, subsection (3) then says::

[*Traduction*]

a fait cette déclaration plus favorable. Nous avons souvent peur de ce que nous ne connaissons pas bien. Souvent aussi, nos craintes s'évanouissent lorsque nous finissons par comprendre et je suis persuadé que vous en avez conscience.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'allais vous poser une question au sujet du changement de position du Québec, mais vous venez d'y répondre.

Pour en revenir à la question de la législation habilitante, vous avez une date de promulgation et également une autre période comportant une date d'évaluation et ainsi de suite. Pourriez-vous nous parler du processus, nous dire comment les droits vont être perçus et d'ici combien de temps? Il s'agit d'une question qui semblait préoccuper un certain nombre des témoins que nous avons entendus.

M. Forrestall: Monsieur le président, je demanderai au commissaire de la Garde côtière de vous donner plus de détails lorsque j'aurai répondu à la question. Cependant, pour ce qui est du processus, le ministre des Transports a précisé clairement dès que le projet de loi C-75 a été présenté qu'aucun régime de tarifs douaniers ne serait imposé tant qu'un organisme consultatif, se composant en gros de représentants de l'industrie maritime et de la collectivité, n'aurait pas eu l'occasion de procéder à de vastes consultations et de faire des recommandations.

Ainsi, il a clairement indiqué au Comité permanent de la Chambre des communes que l'article 4 ne serait pas promulgué avant 1987 et qu'aucun programme ou régime de recouvrement des coûts ne serait mis en place avant le 1er janvier 1988. Le gouvernement a choisi cette date parce qu'elle coïncide avec celle qui a été prise pour la réforme de la réglementation économique.

Le président: Monsieur Forrestall, vous avez dit que le ministre des Transports du gouvernement du Québec souscrivait au budget de la Garde côtière canadienne. Cependant, je trouve que votre document va à l'encontre du principe du «paiement par l'usager» étant donné qu'en vertu de l'article 3.1 du projet de loi des droits pourraient être imposés conformément au paragraphe 1 à l'égard de quelque navire que ce soit, peu importe que la Garde côtière canadienne lui fournisse ou non des services d'aide à la navigation. Voilà qui est contraire au principe du paiement par l'usager sur lequel repose le projet de loi. Même ceux qui n'auraient pas recours aux services seraient tenus de payer des droits.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais citer le projet de loi directement. Prenons l'alinéa 3.1(2)*a*)

> *a*) lorsqu'un navire est appelé à transiter dans des eaux où un service n'est généralement pas utilisable, aucun droit ne peut lui être imposé à cet égard;
>
> *b*) lorsqu'un navire est appelé à transiter dans des eaux à une période de l'année où un service n'est généralement pas utilisable à cette période, aucun droit ne peut lui être imposé à cet égard.

Prenons maintenant, si vous le voulez bien, monsieur le président, le paragraphe (3):

[*Text*]

(3) Subject to subsection (4), a copy of each regulation that the Governor in Counsel proposes to make under subsection (1) shall be published in the *Canada Gazette* at least ninety days before the proposed effective date thereof, and a reasonable opportunity within those ninety days shall be afforded to interested persons to make representations to the Minister with respect thereto.

Quite clearly, the operator of a vessel in the Port of Vancouver or the Port of Halifax need not necessarily or unnecessarily worry about being charged with the cost of ice-breaking services. I believe that is what we are saying here.

The Chairman: But, again, this runs contrary to paragraph (2) of clause 3, which was formerly clause 4:

(2) Charges may be imposed pursuant to subsection (l) in relation to any ship, regardless of whether the Canadian Coast Guard actually provides a service to that particular ship . . .

There is a contradiction within the wording of paragraphs (2) and (3) of this bill.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman and senators, I might suggest to you that that is to cover the probability—actually, the reality—of proximity charges. Somebody may be using a Coast Guard service. It may be a weather station; it may be a light; it may be a radio service; it may be any one of a number of things located in a way that makes it incidental to the ultimate destination. In other words, it may be a service provided in passage en route.

To extend that beyond anything that is intended is incorrect. It is simply not credible. We are attempting to modestly recover the provision of services provided by the Canadian Coast Guard, and we would like to find as broad a base as we can to affect that recovery.

There is nothing suggested in the bill that would draw into question the payment for shallow water ice-breaking services as a charge against somebody operating out of Prince Rupert in British Columbia, nor of somebody paddling a canoe in the wilds of northern Ontario. This is not what is intended. Surely, as with all legislation, it is reasonable, and it is interpreted by reasonable men, and the conclusions are those of reasonable people.

The Chairman: I have a real respect for your expression of good intentions. However, the river that serves Quebec and Montreal is dredged by the Coast Guard to a level of 31 feet, and all coastal vessels using that river do not have that draft. Usually it is around 18 feet to 20 feet. Are ships with less than 31 feet to pay for the dredging?

Mr. Forrestall: I come from the Port of Halifax. The response to that, of course, is that while the majority of your vessels may not require that depth, you do have traffic, and a service which we believe benefits the whole of Canada, that draws significantly more water than that. For someone coming from Nova Scotia, you will appreciate my saying that what we are after is equity and fairness to the industrial community and to the business community of Canada. If we can, with prudence and within reason, dredge to the required depth, it will

[*Traduction*]

Les projets de règlement d'application du paragraphe (1) sont publiés dans la Gazette du Canada au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les personnes intéressées se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à cet égard.

De toute évidence, l'exploitant d'un navire dans le port de Vancouver ou de Halifax n'a pas à craindre qu'on lui fasse payer le coût d'opérations de brise-glace. Je pense que c'est ce que nous voulons dire ici.

Le président: Mais, encore une fois, c'est contraire au paragraphe 3(2), anciennement l'article 4:

ces droits peuvent être imposés à l'égard d'un navire sans considérer si la Garde côtière fournit réellement un service à ce navire . . .

Il y a là une contradiction avec le libellé des paragraphes (2) et (3) du projet de loi.

M. Forrestall: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, nous avons ainsi voulu tenir compte de la probabilité en fait, de la réalité des droits de proximité. Quelqu'un peut utiliser un service de la Garde côtière. Il peut s'agir d'une station météorologique, d'un phare, d'un service radio ou de quelque autre équipement qui se trouve sur le parcours d'un navire. Autrement dit, il peut s'agir d'un service offert en cours de route.

Il n'y a pas lieu de chercher plus loin. Ce ne serait pas crédible. Nous ne faisons qu'essayer de couvrir les frais des services fournis par la Garde côtière canadienne et nous cherchons à trouver la base la plus vaste possible pour le faire.

Rien dans le projet de loi ne donne à entendre que des droits perçus pour les opérations de brise-glace en eau peu profonde seraient imposés à quiconqe exploite un navire à partir de Prince Rupert en Colombie-Britannique ou à quelqu'un qui se promènerait en canot dans les régions sauvages du nord de l'Ontario. Ce n'est pas là l'objet du projet de loi. Cette loi, comme toutes les autres, doit être interprétée par des gens raisonnables qui doivent en arriver à des conclusions raisonnables.

Le président: J'admire la façon dont nous exprimez vos bonnes intentions. Cependant, la Garde côtière dragues le fleuve entre Québec et Montréal à une profondeur de 31 pieds, et tous les navires côtiers qui y transitent n'ont pas ce tirant d'eau. Ce dernier est habituellement de 18 à 20 pieds. Les exploitants de navires dont le tirant d'eau est inférieur à 31 pieds devront-ils payer les frais de dragage?

M. Forrestall: Je viens du port de Halifax. Je pense que la réponse à cela, bien entendu, c'est que même si la majorité des navires n'a pas besoin de cette profondeur, il faut bien comprendre que dans l'intérêt du Canada, il faut maintenir ce service pour les navires qui ont un tirant d'eau beaucoup plus grand. Étant donné que je viens de la Nouvelle-Écosse, vous comprendrez mon point de vue lorsque je dis que ce que nous recherchons, c'est la justice pour la collectivité industrielle et le secteur des affaires du Canada. Si nous pouvons, dans les limi-

[*Text*]

be of benefit. As you know, we have a north channel problem. We have several problems in the St. Lawrence. But if we can accommodate the situation to best stimulate and support our export and import trade and general business in Canada, then I think that is a national responsibility. I guess I really fail to see the point that you are trying to make.

The Chairman: Even pleasure craft, with a draught of two or three feet, using the St. Lawrence River, will have to pay for the dredging, according to the bill.

Mr. Forrestall: That is an interpretation, and I think that even you, Mr. Chairman, would recognize and would be delighted to be sitting where I am, depending on that kind of a charge.

The Chairman: On a user-pay basis, the principle has gone overboard. We do not count on that at all. We have to count on the good faith of the bureaucrats.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, perhaps I am saying much too much. I think I would go back to reasonableness. The minister would like to increase modestly the level of services that we recover. We do so because successive Auditors General have directed that we do that. I should not speak for the Auditors General, but they have suggested that the economic regime, the planning regime, the fiscal responsibility of all of the departments, of which Transport is one, must, in order to meet the marine side, begin to recover some costs. This predates our regime as a government. I think we are attempting to respond to that requirement. I think the minister is doing so reasonably. I think that we are looking for a very modest increase.

I might ask Mr. Quail, the Commissioner of the Canadian Coast Guard, to respond with accuracy; but I think that what we are looking at doing is to move from 2 per cent or 3 per cent up to something like 7 per cent. We do not want, in the movement to that goal, to prejudge what the consultative committee will do. There are a lot of charges, not legitimately the responsibility of commerce in this country. We have accepted for a long time the principle of flood control, of sovereignty in the north. They are not charges that you can levy on commerce. So hopefully the consultative committee will separate all of those things. It is not a question of 10 per cent, or whatever the percentage is, of $780 million or $850 million. We should let the consultative committee decide what is legitimately chargeable or assessable, and present to us, including yourselves, a reasonable proposition. However, I might ask Mr. Quail to respond, because it is a question that needs a precise answer.

The Chairman: Please go ahead, Mr. Quail.

Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman. As Mr. Forrestall has said, the piece of legislation that we have drafted, and for which we

[*Traduction*]

tes du raisonnable, draguer à la profondeur requise, tout le monde en tirera profit. Comme vous le savez, un problème se pose dans le Nord. Plusieurs problèmes se posent également dans le Saint-Laurent. Mais si nous pouvons régler la situation de façon à stimuler le commerce d'exportation et d'importation et les affaires en général au Canada, il y va de notre responsabilité nationale. Je dois vous avouer que je ne vois pas du tout où vous voulez en venir.

Le président: Même les embarcations de plaisance, ayant un tirant d'eau de deux ou trois pieds, qui empruntent le fleuve Saint-Laurent devront payer des frais de dragage selon le projet de loi.

M. Forrestall: C'est une façon de voir les choses, mais je pense que vous-mêmes, Monsieur le président, seriez heureux, si vous étiez à ma place, de pouvoir compter sur ces droits.

Le président: Le principe du paiement par l'usager n'a pas été respecté. Il nous faut donc nous en remettre à la bonne foi de l'administration.

M. Forrestall: Monsieur le président, je parle peut-être trop. Je pense qu'il faudrait que je m'en tienne à ce qui est raisonnable. Le ministre aimerait augmenter modestement le niveau des frais de service recouvrés. Nous le faisons parce que c'est ce que nous ont demandé des vérificateurs généraux successifs. Je ne devrais pas intervenir en leur nom, mais ils ont laissé entendre que tous les ministères, Transports y compris, doivent, sur le plan de l'économie, de la planification et de la fiscalité, commencer à recouvrer certains des coûts dans le secteur maritime. Des obligations nous sont imposées en tant que gouvernement. Nous ne faisons qu'essayer de nous y conformer et je pense que le ministre se montre raisonnable et que nous n'envisageons qu'une augmentation très modeste.

Je demanderai à M. Quail, commissaire de la Garde côtière canadienne, de vous donner plus de détails, mais je pense que nous essayons de porter à 7p. 100 le niveau de recouvrement qui n'est à l'heure actuelle que de 2 ou 3p. 100. Nous ne voulons cependant pas, en cherchant à atteindre cet objectif, préjuger de ce que décidera le comité consultatif. De nombreux droits sont imposés illégitimement au secteur commercial de notre pays. Nous acceptons depuis longtemps le principe du contrôle des crues et de la souveraineté dans le Nord. Ce sont des droits qu'on ne peut imposer à ce secteur. Il est à espérer que le comité consultatif arrivera à faire la part des choses. La question n'est pas de savoir si nous recouvrerons 10p. 100, ou tout autre pourcentage, sur 780 millions ou 850 millions de dollars. Il nous faut laisser au comité consultatif le soin de décider du montant des droits qui peuvent être imposés légitimement et de nous présenter à nous, et à vous également, une proposition raisonnable. Je demanderai cependant à M. Quail de répondre à cette question parce qu'elle exige une réponse précise.

Le président: La parole est à vous, M. Quail.

M. R. A. Quail, sous-ministre adjoint, Transport maritime, et commissaire de la Garde côtière canadienne, ministère des Transports: Merci, monsieur le président. Comme M. Forrestall vous l'a dit, le projet de loi que nous avons rédigé et que

[*Text*]

are seeking approval, allows for the Coast Guard to charge for indirect services. That is quite correct. The indirect services are aids to navigation, icebreaking, sounding, and so on. Perhaps the way to look at this would be to look at the principle by way of an illustration. If a vessel were approaching Canada from the Atlantic, some of the services available to that vessel would be navigational aids, hydrographic meteorological information, electronic aids, radio beacons, all of our buoys, the lighthouses, some smaller channel buoys; and in the wintertime it could mean that they would make use of our ice central services for routing. They would make use of ice reconnaissance and of icebreakers. The use that these vessels would make would depend perhaps on the weather and of the time of day or night. It would not be possible, in our view, to know how much use each individual vessel made of all of the aids as the ship comes into eastern Canada. For that reason we are looking for enabling legislation in the bill which would allow us to have a light dues kind of concept, so that you must pay a price, or a charge, for having had those services generally available to you as you came into Canadian waters.

The caveats in the bill are the things that put some restrictions on how you can have that general application. As Mr. Forrestall pointed out, the Coast Guard services must be generally available before you can levy a charge. For example, you cannot levy a charge for icebreaking in those parts of the country where icebreakers are not needed; but there would be a charge for aids to navigation. It is in that kind of context that we are talking here and seeking authority for indirect charging. At the present time we do have authority for direct charging. Under existing laws of the country—the Financial Administration Act, for example—we can charge. If we are asked to provide a dedicated icebreaker, and they do not wish to have an icebreaker on a first-come, first-served basis, and they do not want to wait in line for that icebreaker along with the rest of the people and be served as we can provide the service, but they want a dedicated service, then we can charge for that icebreaker. We chartered the John A. Macdonald to Dome in the western Arctic back a few years ago. In that sense we have already the power for direct charging. With indirect charging, we are talking about aids to navigation, which is the largest budgetary item in our operation. Out of the budget that we are discussing, in the neighbourhood of $800 million, we spend approximately $400 million on aids to navigation. If you want to look at it just on the operating and maintenance side, then you take out the capital. We have a capital budget of somewhere in the neighbourhood of $450 million to $500 million, and our own aim associated with aids to navigation is $185 million. That is where we spend our money, in providing aids across the country.

Why is it so expensive? It is because the aids must be placed by the ships and the ships are expensive to operate; and we therefore charge the ship's operation, which are the aids vessels. Regarding the Alexander Henry, the Simon Risley, the Griffen or the Cornwallis or the Bernier, they are all charged in our charging base to aids to navigation. They can do some icebreaking some of the time but they are built and designed as aids vessels.

[*Traduction*]

nous cherchons à faire approuver autoriserait la Garde côtière canadienne à imposer des droits pour services indirects. C'est tout à fait exact. Entrent dans la catégorie des services indirects les aides à la navigation, les opérations de brise-glace, le sondage, etc. La meilleure façon d'examiner le principe serait peut-être d'en donner un exemple. Si un navire arrivait au Canada par l'Atlantique, certains des services qui lui seraient offerts seraient des aides à la navigation, des renseignements hydrographiques et météorologiques, des aides électroniques, des radiophares, toutes nos bouées, les phares, les bouées de plus petits chenaux; et, en hiver, il se servirait de nos services centraux des glaces pour connaître la route à suivre. Il aurait recours à nos services de reconnaissance des glaces et à nos brise-glace. Les services utilisés par ce genre de navires dépendraient peut-être du temps, et de l'heure du jour ou de la nuit. Il nous serait impossible de savoir au juste dans quelle mesure chacun a utilisé les aides à la navigation dans l'est du Canada. C'est pourquoi nous cherchons à faire adopter une législation habilitante qui nous permettrait d'imposer de faibles droits de façon à ce que tous ceux qui naviguent dans les eaux canadiennes assument une partie des frais de ces services.

Des exceptions ont été prévues dans le projet de loi. Comme M. Forrestall l'a indiqué, les services de la Garde côtière doivent être universellement assurés pour que des droits puissent être imposés. Par exemple, vous ne pouvez en imposer pour les opérations de brise-glace dans les régions du pays où ce service n'est pas nécessaire; par contre, il y en aurait pour les aides à la navigation. C'est dans ce contexte que nous cherchons à obtenir l'autorisation d'imposer des frais indirects. A l'heure actuelle, nous pouvons imposer que des frais directs. Nous pouvons imposer des frais conformément aux lois existantes; je pense, par exemple, à la Loi sur l'administration financière. Si on nous demande un brise-glace et qu'on ne soit pas prêt à attendre son tour comme tout le monde, si on veut un service personnalisé, alors nous pouvons imposer des frais pour ce brise-glace. Nous avons nolisé le John A. Macdonald pour la Dome dans l'ouest de l'Arctique il y a quelques années. En ce sens, nous avons déjà le pouvoir d'imposer des frais directs. Quand nous parlons de frais indirects, nous songeons aux aides à la navigation, notre plus gros poste budgétaire. Sur le budget d'environ 800 millions de dollars dont nous discutons, quelque 400 millions sont affectés aux aides à la navigation. Si on veut ne ternir compte que de l'exploitation et de l'entretien, il faut soustraire les immobilisations. Nous avons un budget des immobilisations de 450 à 500 millions de dollars et en ce qui concerne les aides à la navigation, notre objectif est de 185 millions de dollars. Voilà où passe notre argent; il sert à assurer un service d'aides à la navigation dans tout le pays.

Pourquoi est-ce si coûteux? C'est parce que ces aides doivent être installées par des navires dont l'exploitation coûte cher; nous imposons donc des droits pour l'exploitation de navires comme l'Alexander Henry, le Simon Risley, le Griffen, le Cornwallis ou le Bernier. Les dépenses sont inscrites au chapitre des aides à la navigation. Ces navires peuvent parfois servir de brise-glace, mais ils sont conçus et construits pour installer des aides à la navigation.

[*Text*]

Therefore the system and the enabling legislation is, as I have said, looking for indirect charging authority along the lines that I have illustrated in my few remarks.

The Chairman: Sir, you mentioned the aids to navigation and the work done by your colleagues tending the vessels. Take for example the Bernier at Quebec City. The laying of buoys takes about a month every spring, and for the balance of the spring and summer season, and really into the fall when the ice starts forming in the river, they do not tend to the buoy system at all unless there is a buoy astray and they go and pick it up. Most of the time these ships are idle. Is it the intention to have the users of the channel pay for these times when the ships are lying idle? It think it would be much better to have those ships lying idle all summer and to contract out the buoyage system.

Mr. Quail: Mr. Chairman, there are a couple of points. First, there is a requirement to check the aids on a regular basis throughout the whole navigation season. We do use an array of vessels and we also rely on reports from comercial vessels to advise us on the question of whether the aids are lighted et cetera. However, we do have a standard for the checking of all of the aids to navigation in all parts where we place them in Canada.

Secondly, the Bernier on occasion goes north in the summer and places the navigational aids up north in the Hudson Bay Strait area. It also does some checking up there and is involved in aids construction when it goes north.

The final point I would perhaps make is that it is true that you could probably use smaller aids to navigation vessels for the placing and lifting of buoys, but in our opinion you could not do that at the opening and the closing of the navigation system when there is the demand to leave the buoys in to the very last moment, and also to put them in as early as possible in the spring. In order to do that you must have the size of ship that is capable of going out there and safely placing and lifting the buoys. If you wish to restrict the navigation season, or if you wish to have the lighted aids lifted sooner, or wish to have them placed later, then you could put them in with a tug and barge. We have looked at that, but it is not possible in the crunch of the seaway season when the demand by the users is to leave them in until the last moment. It is unrealistic to suppose that you can go out at the last moment and realistically remove the aids at the close of the navigation season.

Therefore to the best of our ability we do design the ships on a multi-task basis with respect to a main mission of aids to navigation; we do design them and operate them so that they can operate in ice, and indeed during parts of the year they operate as icebreakers. We do design them so that they can go to certain parts of the north in order to undertake aids construction, et cetera. That, essentially, is the way in which we undertake our business.

The question is: Would we be looking at charging for all of those services? As the minister has pointed out, and as Mr. Forrestall has stated this evening with respect to the consultative process, the first step would be to establish an independent task force group, if you wish, to report to the minister to look

[*Traduction*]

En conséquence, il s'agit pour nous d'obtenir, au moyen de la loi habilitante, le pouvoir d'imposer des frais indirects, comme je l'ai montré dans mes quelques observations.

Le président: Monsieur, vous avez mentionné les aides à la navigation et le travail effectué par vos collègues chargés des navires. Prenons l'exemple du Bernier, à Québec. L'installation des bouées demande environ un mois chaque printemps et tout le reste du printemps et de l'été et en fait jusqu'au moment où les glaces commencent à se former sur le fleuve, à l'automne, ces navires n'ont plus rien à voir avec les bouées, sauf s'il y en a une qui part à la dérive, auquel cas ils doivent aller la réinstaller. La plupart du temps, ils sont au repos. Veut-on que les usagers payent pour ces périodes où les navires ne font rien? Je pense qu'il vaudrait beaucoup mieux laisser ceux-ci au repos tout l'été et adjuger à contrat l'installation des bouées.

M. Quail: Monsieur le président, il y a deux questions. Premièrement, il faut vérifier l'état des aides à intervalles réguliers tout au long de la saison de navigation. Nous utilisons pour cela toute une série de navires; en outre, les navires commerciaux nous communiquent des rapports qui nous indiquent si les aides sont éclairées, etc. Cependant, nous avons une norme de vérification de toutes les aides à la navigation que nous insatallons au Canada.

Deuxièmement, il arrive que le Bernier se rende dans le Nord pendant l'été, jusqu'au détroit de la baie d'Hudson, pour y installer des aides à la navigation. Il fait aussi de la vérification et participe à la construction d'aides lorsqu'il se rend dans le Nord.

En dernier lieu, j'aimerais dire qu'il est vrai qu'on pourrait probablement utiliser de plus petits navires pour l'installation et l'enlèvement des bouées, mais à notre avis, ce serait impossible à l'ouverture et à la fermeture de la saison de navigation; on doit laisser les bouées jusqu'à la toute dernière minute et les installer le plus tôt possible au printemps et pour ce faire, il faut des navires suffisamment gros pour pouvoir procéder en toute sécurité. Si l'on voulait raccourcir la saison de navigation ou faire enlever ou installer plus tôt les aides à la navigation, alors on pourrait utiliser des remorqueurs et des barges. Nous l'avons envisagé, mais c'est impossible dans la mesure où les usagers veulent qu'on laisse les bouées jusqu'à la dernière minute. Il est irréaliste de supposer qu'on peut attendre au dernier moment tirer enlever les aides à la navigation à la toute fin de la saison de navigation.

Donc, du mieux que nous pouvons, nous concevons des navires à fonctions multiples dont la principale mission est d'installer et d'enlever des aides à la navigation; nous les concevons de telle sorte qu'ils puissent naviguer dans les glaces et de fait, pendant certaines parties de l'année, ils servent de brise-glace. Nous les concevons pour qu'ils puissent se rendre dans certaines parties du Nord afin d'y construire des aides à la navigation, etc. Essentiellement, c'est ainsi que nous fonctionnons.

La question est de savoir si nous envisageons d'imposer des frais pour tous ces services. Comme l'a fait remarquer le ministre et comme l'a dit ce soir M. Forrestall, en matière de consultation, la première étape serait de créer un groupe de travail indépendant, si vous voulez, qui serait chargé d'examiner toute

[*Text*]

into this whole question of consultation. The first part of that consultation would be a discussion, in our view, on principles. For instance, the principle that we would not be charging the users in southern Canada for the costs associated with ice-breaking in the Arctic. That is a legitimate principle. I do not think that people will take exception to that, but we would have a range of principles that we would want to talk about. We would not be charging, for instance, the operators and the users—who could be any of the group that we serve, namely commerical operators, fishing or pleasure craft operators—for flood control in the St. Lawrence, for instance. However, there would be a need to have some discussions with the users as to how we will divide that work. In other words, what is flood control and what is support to navigation in the St. Lawrence River?

These are the kinds of principles that we would hope the task force group would discuss the first time around as they meet with all of the various constituents across Canada. We would put our principles on the table, get a reaction from them and, hopefully, have a better understanding of how they see the principles affecting them. Thereafter we would take the principles and go back and establish a cost base.

In the budget of $825 million that we have spoken about, all of those charges are not going to be in the cost base. Some of them will be removed and the development of the cost base will then be associated with the principles. In other words, having set the cost base, and having in mind that target figure of $20 million that we are looking at implementing as the recovery target in 1988, we would then establish the tariff by way of a draft regulation.

Round two of the consultative process would, therefore, be concerned with taking that draft regulation, going back to the same people that we met with the first time around and saying, "Well, we talked to you on the principles; we have talked to you on the cost base. Here is what it means to you now. Here it is in dollars and cents."

It is not possible to do that now because we have not done the work. We are working on the principles. However, we would be looking towards establishing this, at the minister's direction, shortly after the bill receives approval, if indeed it does receive approval.

Senator Thériault: Mr. Chairman and Mr. Parliamentary Secretary, so many words have been spoken that it is pretty hard to know where to start. However, I would like to ask the parliamentary secretary, first, before I proceed with what I hope will be a meaningful question: Could we have a copy of the notes, or the text of the speech or the paper that was given by Mr. Cote supporting clause 4 of this bill?

Mr. Forrestall: I can give you the quote, senator, but I must say that—

Senator Thériault: I heard the quote. I want a copy of what he said. Is that available to us? I want the whole text of what he said.

Mr. Forrestall: Senator, probably it is as equally available to you as it is to myself, but I will give you the undertaking to make sure that tomorrow the appropriate sources are made

[*Traduction*]

la question de la consultation et d'en faire rapport au ministre. La première partie de la consultation consisterait selon nous en une discussion des principes. Par exemple, le principe voulant que nous ne facturions pas les usagers du sud du Canada pour les services de brise-glace assurés dans l'Arctique. C'est un principe légitime. Je ne pense pas qu'on s'y opposerait, mais nous aimerions discuter de beaucoup d'autres. Pour ce qui est du contrôle des inondations le long du Saint-Laurent, par exemple, nous n'imposerions pas des droits aux exploitants et aux usagers, c'est-à-dire aux divers groupes que nous servons, les propriétaires de bateaux de commerce, de pêche ou de plaisance. Mais, il faudrait s'entendre avec les usagers sur la division de ce travail. Autrement dit, qu'est-ce que le contrôle des inondations et qu'est-ce que l'aide à la navigation le long du Saint-Laurent?

Ce sont les types de principes qui, nous l'espérons, seraient abordés par le groupe de travail la première fois qu'il rencontrerait les commettants. Nous exposerions nos principes, sur lesquels ils nous donneraient leurs points de vue, ce qui nous permettrait, nous l'espérons, de mieux comprendre comment ils considèrent ceux qui les touchent. A partir de là, nous établirions la base des coûts.

En ce qui concerne le budget de 825 millions de dollars dont nous avons parlé, tous ces frais ne feraient pas partie de la base des coûts. Certains seraient supprimés et l'établissement de la base des coûts serait lié aux principes. Autrement dit, après avoir déterminé la base des coûts et compte tenu des 20 millions de dollars que nous voulons recouvrer en 1988, nous établirions un tarif par voie de projet de règlement.

La deuxième étape de la consultation consisterait alors à soumettre ce projet à ceux que nous aurions déjà rencontrés. Nous leur dirions: «Nous vous avons parlé des principes et de la base des coûts. Voici maintenant à quoi cela équivaut concrètement pour vous, en dollars et en cents».

Il est impossible de le faire maintenant, car le travail n'a pas été effectué. Nous nous occupons actuellement des principes. Cependant, c'est ce que nous envisageons de faire, selon les ordres du ministre, peu après l'adoption de ce projet de loi, si jamais il est adopté.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président et monsieur le secrétaire parlementaire, on a dit tellement de choses qu'il est difficile de savoir où commencer. Avant de passer à une question importante, je l'espère, j'aimerais demander au secrétaire parlementaire si nous pourrions avoir un exemplaire des notes, ou du texte du discours ou du document que M. Côté a présenté à l'appui de l'article 4 du projet de loi?

M. Forrestall: Je ne peux vous donner la citation, sénateur, mais je dois dire que . . .

Le sénateur Thériault: J'ai entendu la citation. Je veux un exemplaire de ce qu'il a dit. Pouvons-nous l'obtenir? Je veux tout le texte de ce qu'il a dit.

M. Forrestall: Sénateur, vous pouvez probablement vous le procurer tout comme moi, mais je peux vous assurer que demain, les sources pertinentes vous seront communiquées à

[*Text*]

available to you in your office. I can only quote from the mini-analysis of the cost recovery discussions that went on between the Minister of Transport and the Minister of Transport for the Province of Quebec, to simply repeat that, after those discussions, Mr. Cote said, and I quote:

> ... vital for the maritime industry, even though there were risks that the Port of Montreal may become less competitive ...

I will do what I can to make available to you the sources of that statement; but I say to you that I have no doubt that it is a correct quote.

The Chairman: Senator Thériault, are you proposing that this be tabled as part of the *Minutes of Proceedings* of our meeting?

Senator Thériault: Fine; thank you very much.

I want to ask through you, Mr. Chairman, either to the parliamentary secretary or to his assistant whatever his position is, are you trying to tell us, in all of these words, that in fact there is no change in the philosophy or the policy now existing in the Department of Transport regarding cost recovery in clause 4 of this bill?

Mr. Forrestall: No, I don't think that the commissioner intended to say that at all. I think that what we are saying to you is that indeed there is a change.

Senator Thériault: Okay. Having accepted that this is new legislation that it is a cost recovery measure, can I find in clause 4 of this bill, or at any place in this bill, that by law it is going to be stated that the cost recovery goal is $20 million a year?

Mr. Forrestall: That it is limited to $20 million?

Senator Thériault: Yes.

Mr. Forrestall: I think that you have had clear evidence, on at least four occasions that I can recall, by the minister that it was his intention to increase the revenue by $20 million at the January 1, 1988-89 period by some $20 million net.

Senator Thériault: The parliamentary secretary knows that that is not an answer to my question. My question was: Do I find in this legislation that it would be limited to $20 million in January 1, 1988 or—-

Mr. Forrestall: No. May I forcefully remind the honourable senator that responding to an action taken by a former and previous administration, we are simply trying to obey the law.

Let me quote for you what the Auditor General said because it is important for honourable senators to recall that the Auditor General made observation in his reports of March 31, 1983 and March 31, 1985 on cost recovery. I can supply the committee with—-

Senator Thériault: I have read those remarks.

Mr. Forrestall: You have read them?

Senator Thériault: Yes.

Mr. Forrestall: Well, the honourable senator will be fully aware of what I am going to say. The Auditor General said that cost recovery is an important requirement of the depart-

[*Traduction*]

votre bureau. D'après une mini-analyse des discussions sur le recouvrement des coûts tenues entre le ministre des Transports du Canada et le ministre des Transports du Québec, je ne peux que répéter ce qu'a dit M. Côté après cette discussion, et je cite:

> ... capital pour l'industrie maritime, même si le port de Montréal risque de devenir moins concurrentiel ...

Je ferai tout ce que je peux pour vous fournir les sources de cette déclaration, mais je peux vous dire que je ne doute nullement que cette citation soit exacte.

Le président: Sénateur Thériault, proposez-vous que ce soit déposé en annexe au compte rendu des délibérations de la séance?

Le sénateur Thériault: D'accord; merci beaucoup.

Par votre entremise, monsieur le président, j'aimerais demander au secrétaire parlementaire ou à son adjoint, si telle est sa position, si tout cela revient à dire qu'en fait, l'article 4 du projet de loi ne change rien au principe ou à la politique du ministère des Transports en matière de recouvrement des coûts.

M. Forrestall: Non, je ne pense pas que c'était ce que le commissaire voulait dire. Nous vous disons au contraire qu'il y a un changement.

Le sénateur Thériault: D'accord, c'est une nouvelle loi, une mesure de recouvrement des coûts, mais dit-on dans l'article 4 du projet de loi, ou ailleurs, qu'on vise à recouvrer 20 millions de dollars par an?

M. Forrestall: Que c'est limité à 20 millions de dollars?

Le sénateur Thériault: Oui.

M. Forrestall: Je me souviens qu'à quatre reprises au moins, le ministre a dit qu'il entendait augmenter les recettes de 20 millions de dollars nets entre le 1er janvier 1988 ou 1989.

Le sénateur Thériault: Le secrétaire parlementaire sait que ce n'est pas une réponse à ma question. Je veux savoir si le projet de loi dit que ce sera limité à 20 millions de dollars d'ici le 1er janvier 1988 ou ...

M. Forrestall: Non. Permettez-moi de rappeler avec force à l'honorable sénateur que devant une mesure prise par le gouvernement précédent, nous essayons simplement de respecter la loi.

Permettez-moi de vous citer ce qu'à dit le vérificateur général, car il est important pour les honorables sénateurs de se rappeler que le vérificateur général a fait des observations sur le recouvrement des coûts dans ses rapports du 31 mars 1983 et du 31 mars 1985. Je peux fournir au comité ...

Le sénateur Thériault: J'ai lu ces observations.

M. Forrestall: Vous les avez lues?

Le sénateur Thériault: Oui.

M. Forrestall: Alors, l'honorable sénateur sait parfaitement de quoi je vais parler. Le vérificateur général a dit que le recouvrement des coûts était un élément important du plan

[*Text*]

ment's strategic plan. He further stated that the Coast Guard could recover part or all of its costs from users.

I am suggesting to you that the present Minister of Transport is a little bit more flexible, a little bit more caring and a little bit more aware of the difficulty facing the maritime community than perhaps was his predecessors.

Senator Thériault: Is the Auditor General right in his recommendation? Do you accept his recommendation totally? Is he right, or is he wrong?

Mr. Forrestall: The senator would have to consult with the Auditor General with respect to that. I am not prepared to comment on that—

Senator Thériault: Well, I want to tell you something—

The Chairman: Before making a comment, it is a recommendation made by the Auditor General.

Senator Thériault: The parliamentary secretary knows that the Auditor General has a job to do.

Mr. Forrestall: Yes.

Senator Thériault: I have had to deal with attorneys general in a smaller government concerning the same principle, but you and your government were elected to make decisions.

Mr. Forrestall: Yes.

Senator Thériault: I am telling you that the electors in Atlantic Canada did not vote for the recommendations of the Attorney General; they voted for you and your colleagues.

You know yourself, Mr. Parliamentary Secretary, that the Auditor General has a job to do. The minister and the government have another job to do, and I do not accept for one minute that you can run the Government of Canada as recommended by the Auditor General—or the Government of New Brunswick, or Nova Scotia—the way you run Bell Telephone or Irving Oil. It is not possible.

But having said that, what bothers a lot of us is the unknown. I for one—

Mr. Forrestall: I agree with you on that.

Senator Thériault: . . . feel that the unknown is scary. I have said it before, and I will say it again: I do not believe that in 1986 the Parliament of Canada should give carte blanche to any minister to levy charges on anything if he is not bound by legislation. That is my point.

Having said that I want to ask you a question, Mr. Parliamentary Secretary, because your experts will have the answer. I am going to try to put this in context.

In the Miramichi area—I know the parliamentary secretary knows about it, but I do not know whether your employees or bureaucrats know anything about the Miramichi area—after a long fight and many governments—I am not going to be political here—finally in 1983, or 1982 or 1984, a decision was made by government that would never be recommended by the Auditor General, namely, to dredge that river at a cost of—

[*Traduction*]

stratégique du ministère. Il a ensuite ajouté que la Garde côtière pourrait recouvrer auprès des usagers une partie ou même l'ensemble de ses coûts.

Je vous signale que le ministre actuel des Transports est, par rapport à ses prédécesseurs, un peu plus souple, et un peu plus au courant des difficultés auxquelles l'industrie maritime fait face et qu'il s'intéresse davantage à son ministère.

Le sénateur Thériault: Le vérificateur général a-t-il raison dans sa recommandation? Acceptez-vous sa recommandation sans réserves? A-t-il raison ou tort?

M. Forrestall: Le sénateur devrait consulter le vérificateur général à ce sujet; je ne suis pas disposé à faire d'observation à cet égard . . .

Le sénateur Thériault: J'aimerais vous dire quelque chose . . .

Le président: Plutôt qu'une observation, c'est une recommandation que formule le vérificateur général.

Le sénateur Thériault: Le secrétaire parlementaire sait que le vérificateur général a un travail à faire.

M. Forrestall: Oui.

Le sénateur Thériault: J'ai eu à traiter du même principe avec le vérificateur général d'un gouvernement plus petit, mais vous et votre gouvernement avez été élus pour prendre des décisions.

M. Forrestall: Oui.

Le sénateur Thériault: Je prétends que les électeurs de l'Atlantique n'ont pas voté pour les recommandations du vérificateur général; ils ont voté pour vous et vos collègues.

Vous-mêmes savez, monsieur le secrétaire parlementaire, que le vérificateur général a un travail à faire. Le ministre et le gouvernement en ont un autre, et je ne reconnais absolument pas qu'on puisse diriger comme Bell ou Irving le gouvernement du Canada, comme le recommande le vérificateur général. C'est impossible.

Cela dit, ce qui gêne bon nombre d'entre nous, c'est l'inconnu. Personnellement . . .

M. Forrestall: Je suis bien d'accord.

Le sénateur Thériault: . . . j'estime que l'inconnu est effrayant. Je l'ai dit et je le répète: je ne crois pas qu'en 1986, le Parlement canadien devrait donner carte blanche à un ministre pour percevoir des droits quelconques sans que ce dernier soit lié par une loi. C'est mon point de vue.

Cela dit, je tiens à vous poser une question, monsieur le secrétaire parlementaire, car vos spécialistes sauront la réponse; j'essaierai de la situer dans son contexte.

Dans la région de Miramichi—je sais que le secrétaire parlementaire la connaît, mais j'ignore s'il en est de même de ses employés ou de ses fonctionnaires—après une longue lutte, et de nombreux gouvernements—et je n'ai pas ici l'intention de faire de la politique—en 1982, 1983 ou 1984, le gouvernement a pris une décision que n'aurait jamais recommandée le vérificateur général, c'est-à-dire de draguer une rivière, pour une

[*Text*]

what was it, $11 million, $12 million? What was the final cost? Was it $15 million?

Mr. Forrestall: I know what it finally cost us, senator.

Senator Thériault: I would not know, but you would know. Was it $15, or $20 million?

Mr. Forrestall: Would you believe $26 million?

Senator Thériault: Oh, $26 million? Yes, I would believe that.

Mr. Forrestall: I do not know what it was.

Senator Thériault: I have seen $26 million.

Mr. Forrestall: Let us be a little more accurate. It is somewhere between $24 million and $26 million, probably around $25 million, senator.

Senator Thériault: Okay, I accept that.

Mr. Forrestall: Now, who took that very positive decision on behalf of the people and commerce in this country?

Senator Thériault: Regarding the annual cost to maintain the work that was done to keep it operative, how much was it?

Mr. Forrestall: I will have to ask Mr. Quail to give you some response on that, but I want to go back to what you are talking about. I agree with you.

The senator will be absolutely aware of how many times I have said exactly what he has said here this evening, so I cannot have any philosophical quarrel with that.

But I do remind honourable senators that it is not the intention of the minister to prejudge the work of the consultative group. I am sure the minister will allow me to say—I do not have this information directly,—that he wants to move very quickly, and a lot of work has been done internally with respect to the terms of reference to the consultative group.

If the minister has given me any instruction, it is to say nothing that would prejudge the work of that group because we want to respond to the Maritime community, to the users. If that consultative group says to us, "For God's sake, be aware of the difficulties that you're posing for Prince Edward Island potatoe growers or to minerals in the northern part of New Brunswick," then we must be able to respond to that.

Without exhausting that, I do not want to have anything that I have said this evening to be construed as a direction to the consultative group. Having said that, coming back to your very specific question with respect to costs, may I ask the Commissioner of the Coast Guard, Mr. Quail, to respond.

Mr. Quail: On an annual basis going into this year, in our estimates we have approximately $25 million set aside for dredging across Canada. The priorities for the dredging are established on a yearly program basis, depending on the funds available and the demands that we have on us.

Regarding the specifics with respect to the Miramichi River, it takes a number of years to obtain an average after you have gone through a new dredging program so you know exactly

[*Traduction*]

somme de combien, 11 ou 12 millions de dollars? Quel a été le coût final, 15 millions de dollars?

M. Forrestall: Je sais ce que cela nous a finalement coûté, sénateur.

Le sénateur Thériault: Je l'ignore, mais vous le savez. Était-ce 15 ou 20 millions de dollars?

M. Forrestall: Le croiriez-vous si c'était 26 millions de dollars?

Le sénateur Thériault: Vingt-six millions de dollars? Oui, je le croirais.

M. Forrestall: J'ignore combien c'était.

Le sénateur Thériault: J'ai vu le chiffre de 26 millions de dollars.

M. Forrestall: Soyons un peu plus exacts. C'était entre 24 et 26 millions de dollars, probablement autour de 25 millions de dollars, sénateur.

Le sénateur Thériault: D'accord, j'accepte ce chiffre.

M. Forrestall: Et qui a pris cette décision positive au nom de la population et du commerce du pays?

Le sénateur Thériault: Combien en coûte-t-il annuellement pour maintenir la rivière en état?

M. Forrestall: Je devrais demander à M. Quail de vous donner une réponse, mais j'aimerais revenir à ce dont vous parlez. Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur sait pertinemment combien de fois j'ai dit exactement ce qu'il a dit ici ce soir; je ne peux donc avoir avec lui aucune querelle de principe.

Mais je rappelle aux honorables sénateurs que le ministre n'a pas l'intention de préjuger du travail du groupe consultatif. Je suis sûr qu'il me permettra de dire—ces renseignements ne m'ont pas été communiqués directement—qu'il veut procéder très rapidement, et l'on a abattu beaucoup de travail au niveau interne pour ce qui est du mandat du groupe consultatif.

Si le ministre m'a donné des instructions, c'est pour m'enjoindre de ne rien dire qui préjuge du travail de ce groupe, car nous voulons tenir compte des Maritimes, des usagers. Si ce groupe consultatif nous demande de tenir compte des difficultés qu'on pose aux cultivateurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard ou en ce qui concerne les minerais du nord du Nouveau-Brunswick, alors nous devrons pouvoir agir en conséquence.

Sans vouloir trop m'attarder, je tiens à préciser que rien de ce que j'ai dit ce soir ne doit être interprété comme une directive au groupe consultatif. Cela dit, pour revenir à votre question très précise sur les coûts, je demanderai au commissaire de la Garde côtière, M. Quail, de répondre.

M. Quail: Dans notre budget annuel de l'exercice en cours, environ 25 millions de dollars sont prévus pour le dragage dans tout le Canada. A cet égard, les priorités sont établies annuellement, selon les fonds disponibles et les exigences qui nous sont imposées.

En ce qui concerne la situation particulière de la rivière Miramichi, il faut un certain nombre d'années pour obtenir une moyenne; une fois qu'on a entrepris un nouveau pro-

[*Text*]

what your expenditures are going to be on a yearly basis or on a multi-year basis, because you might over-dredge one year so that you do not have to go back in the next year. Currently, we are looking at spending somewhere in the neighbourhood of $500,000 to $600,000 a year to keep the Miramichi River dredged to the depths that were in the expansion program that you referred to earlier.

It took us a number of years as well, on the north traverse opposite Quebec to establish what the annual or biannual dredging program is. After the river regime settles down, we will have a better idea. However, at the moment, we are looking at somewhere in the neighbourhood of $500,000 to $700,000 a year.

Senator Thériault: Mr. Chairman and Mr. Parliamentary Secretary, I am sure that the Commissioner of the Coast Guard knows that I was not asking for a definite amount. When I was pressuring government to make a decision to dredge, I remember there was an amount. The officials in the department were saying that it would not only cost $12 million, but it would be an annual cost.

But the point I want to make is this: The minister is talking about 7.5 per cent, but in governments it is like income tax; it gets on and it never comes off. It is easy enough for me to assume that it might be 20 per cent, but if you take 20 per cent of a cost of navigation on the Miramichi River, I am not sure the traffic will bear that. I am not sure that it will bear 7.5 per cent, as a matter of fact; I do not know the figures.

You have not really told us anything. You talk about $824 million, but the 7.5 per cent you referred to is 7.5 per cent of what? Does this $825 million include capital cost and depreciation? The Auditor General will have a set way of establishing what you should charge: Capital cost, depreciation, maintenance costs and all the rest; but there is nothing explicit in the bill.

I say through you, Mr. Chairman, to the parliamentary secretary of the Minister of Transport, you talk about consultative process and you talk about consulting, but why did this consulting not take place first and then the Department of Transport and the Minister of Transport could come forward and say that they have consulted, but they do not agree with everything that was said. If the government has made a decision that from now on cost recovery will be part of the political process, then the minister would be able to say that he wants 7.5 per cent or so in the St. Lawrence River, so much in the eastern ports, so much in the Arctic and so much in the Pacific because there is no ice-breaking in the Pacific. I do not know if there is any dredging there. I am not familiar with that, but the department is aware of that.

Then the minister would come forward with a straightforward bill and say, "This is what we want to recover." People like me would say, "I do not agree," but at least we have the facts. People will know what it is all about. Other people would

[*Traduction*]

gramme de dragage, on ne sait exactement à combien vont s'élever les dépenses annuellement ou sur plusieurs années, car on peut trop draguer une année et ne pas avoir à le faire l'année suivante. Actuellement, nous pensons dépenser de 500 000 $ à 600 000 $ par an pour que la rivière Miramichi soit draguée à la profondeur indiquée dans le programme d'expansion dont vous avez parlé plus tôt.

Il a fallu un certain nombre d'années aussi sur la rive nord, au Québec, pour déterminer ce que devait être le programme annuel ou bi-annuel de dragage. Après que le débit de la rivière se sera stabilisé, nous en aurons une meilleure idée. Mais pour l'instant, nous envisageons une somme de 500 000 $ à 700 000 $ par an.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président et monsieur le Secrétaire parlementaire, je suis certain que le commissaire de la Garde côtière sait que je ne lui demandais pas de me donner un chiffre ferme. Lorsque j'exerçais des pressions sur le gouvernement pour qu'il prenne la décision de faire du dragage, je me souviens qu'un certain montant était prévu. Les autorités du ministère disaient que le dragage ne coûterait pas que 12 millions de dollars, mais que le montant représentait le coût annuel.

Voici à quoi je veux en venir: le ministre parle de 7,5 p. 100, mais les dépenses des gouvernements sont comme l'impôt sur le revenu: elles ne diminuent jamais. Je pourrais facilement présumer que ce chiffre pourrait représenter 20 p. 100, mais si vous prélevez 20 p. 100 du coût de la navigation sur la rivière Miramichi, je ne suis pas du tout certain que les transporteurs seront en mesure de supporter un pareil fardeau. En fait, je ne suis même pas certain qu'ils en supporteraient un de 7,5 p. 100; je ne connais pas les chiffres.

En réalité, vous ne nous avez rien dit. Vous avez parlé de 824 millions de dollars, mais vos 7,5 p. 100 sont un pourcentage de quoi? Ces 825 millions de dollars incluent-ils les coûts d'immobilisation et l'amortissement? Le vérificateur général aura établi une formule fixe pour fixer le montant des droits que vous devriez percevoir: il tiendra compte des coûts d'immobilisation, de l'amortissement, des frais d'entretien, etc., mais rien n'est explicitement prévu dans le projet de loi.

Monsieur le président, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a parlé de consultations; mais pourquoi n'a-t-ou pas commencé par là, après quoi le ministère et le ministre auraient pu dire qu'ils n'étaient pas d'accord sur tout. Si le gouvernement a décidé que dorénavant, le recouvrement des coûts fera partie de la politique du gouvernement, le ministre devrait pouvoir dire qu'il veut recouvrer 7,5 p. 100 environ sur le Saint-Laurent, tel pourcentage dans les ports de l'Est, tant dans l'Arctique et tant dans les ports de la côte ouest, parce qu'on n'y utilise pas de brise-glace. J'ignore si on fait du dragage sur la côte ouest. Je ne connais pas la question, mais le ministère le sait, lui.

Le ministre pourrait alors présenter un projet de loi clair prévoyant exactement les sommes que le ministère veut recouvrer. Personnellement, je ne serais pas d'accord, et je ne serais pas le seul, mais au moins, nous connaîtrions les faits. Tout le

[*Text*]

agree, and I suppose in this case the majority of people would be the government supporters and it would go through, but the people would know.

What you are doing now is saying, "Here is a bill. Give the minister carte blanche," because the Auditor General has said that the navigational mode of the Department of Transport has to recover their costs; this is the aim. However, we think that approximately $20 million may be what we have to recover in 1988. You do not tell us how, and I am telling you that you are scaring people to death. You are scaring the marine mode of transportation in my part of the woods; you are scaring the fishermen; you are scaring everyone else because you want a carte blanche operation, and I do not believe the people of New Brunswick are prepared to give you that.

Mr. Forrestall: May I say to the senator, Mr. Chairman, that this legislation is long overdue. The overwhelming impact of this legislation has to do with safety, with certification, with training, and with oil pollution. Let me emphasize that the legislation will allow Canada to accede to six international conventions and five codes dealing with certification of masters and seamanship, construction, ship safety, liability compensation, prevention and control of pollution from ships. The most important conventions are the conventions of standards, training, certification, watchkeeping for seafarers; the convention of pollution from ships, which is the Marpole Convention, the convention on civil liability for oil pollution damage and the convention on the establishment of an international fund for the compensation for oil pollution damage. The codes deal with ships carrying gases in bulk and ships carrying dangerous chemicals. It goes on and on.

Senator Thériault: Agreed.

Mr. Forrestall: The bulk of this bill seems to boil down, in the senator's mind, to clause 4. He asks why clause 4 is in the bill. I would like to respond to him because it is a very legitimate question.

These matters have been in front of government for years and years, including the admonishment of the Auditor General and, indeed, with a blind eye with respect to the Financial Administration Act of Canada. Let me say to the honourable senator that it is so seldom that we open up a major act of Parliament that when we do, we can hardly blame ourselves for wanting to include a whole lot of other things, a very important aspect of which is an amendment which tends to let us be seen as complying with the law, that lets us be seen as complying with a legitimate requirement.

Mr. Chairman, there are all sorts of safeguards, and the honourable senator is fully aware of them. There is a gazetting. The minister has acceded to amendments from the committee that allow for 90 days. The criticism launched by the senator is borne out of sincerity and realism. We are Atlantic Canadians and I too share his concern. I am not suggesting that he accept my capacity to alleviate his concerns, but may I

[*Traduction*]

monde saurait à quoi s'en tenir. D'autres seraient d'accord, et j'imagine que la majorité des gens appuieraient le gouvernement et que le projet de loi serait adopté, mais nous saurions de quoi il retourne.

Mais actuellement, vous présentez un projet de loi et vous demandéz que le ministre ait carte blanche parce que le vérificateur général a dit que le secteur des transports maritimes du ministère des Transports doit rentrer dans ses frais; c'est là l'objet du projet de loi. Or, nous pensons qu'en 1988, nous pourrions devoir recouvrer environ 20 millions de dollars. Vous ne nous dites pas comment vous comptez vous y prendre et je vous le dis, vous faites peur à tout le monde. Les transporteurs maritimes de ma région sont effrayés, ainsi que les pêcheurs et tous les autres intervenants du domaine maritime parce que le ministère tient à avoir carte blanche, ce à quoi le Nouveau-Brunswick s'oppose, si je ne m'abuse.

M. Forrestall: Monsieur le président, je tiens à dire au sénateur que ce projet de loi aurait dû être présenté il y a longtemps. Son principal objet est la sécurité, la délivrance des brevets et la formation du personnel ainsi que la lutte contre la pollution par le pétrole. Je tiens à souligner qu'il permettra au Canada de souscrire à six conventions internationales et à cinq codes régissant la délivrance des brevets de capitaine et de marin, la construction des navires, leur sécurité, l'indemnisation en cas d'accident ainsi que la prévention et le contrôle de la pollution par les navires. Les conventions les plus importantes portent sur les normes, la formation, la délivrance des brevets, les quarts de garde des marins, la pollution caussée par les navires—il s'agit de la convention Marpole—la responsabilité civile à l'égard des dommages causés par les marées noires et la convention sur l'établissement d'un Fonds international pour l'indemnisation des dommages causés par les marées noires. Les codes s'appliquant aux navires qui transportent des gaz en vrac et des produits chimiques dangereux, et quoi encore.

Le sénateur Thériault: D'accord.

M. Forrestall: Le sénateur semble penser que toute la substance du projet de loi tient dans l'article 4. Il veut en connaître la raison d'être. C'est une question très ligitime à laquelle je tiens à répondre.

Le gouvernement est aux prises avec le problème du recouvrement des coûts depuis des années, il s'est fait admoneste par le vérificateur général, et je ne parle pas des exigences de la Loi sur l'administration financière. Il nous arrive si rarement de modifier une loi de cette importance que lorsque nous le faisons, nous en profitons pour apporter des modifications sur beaucoup d'autres points, surtout parce que cela tend à montrer que nous respectons la loi et que nous répondons à un besoin légitime.

Monsieur le président, le projet de loi prévoit toutes sortes de garanties que l'honorable sénateur connaît très bien. Les règlements doivent être publiés dans la Gazette. Le ministre a accepté des modifications proposées par le comité qui prévoient une période de consultation de 90 jours. L'attaque lancée par le sénateur est sincère et réaliste. Nous venons tous deux des provinces de l'Atlantique et je partage ses préoccupations. Je

[*Text*]

say to him that the services on which we are attempting to recover must be generally available. There is no question about that, none whatsoever. It is in the proposed legislation that any regulation introducing new or revised charges must be published in the Canada *Gazette* 90 days before the date of any introduction, and affected persons or groups can make representation to the minister of the impact of the new or revised charges. I think there are seven different ways from last Sunday that the matter of a suggested imposition of a charge can be appealed, can be spoken to, addressed, before, in fact, it is done. Indeed, I would challenge the honourable senator to produce another piece of legislation that allows for such wide and broadly based appeal access than is available under clause 4 of the amendments to the Canada Shipping Act now in front of you. There is every method available. The minister has been outspoken in assuring that there be open methods and avenues of appeal, six ways from next Sunday—and, senator, you know that.

Senator Thériault: I do not see the appeal section—

Mr. Forrestall: The appeal section is throughout the act.

Senator Thériault: You challenge me to produce an act that does not allow for this kind of thing—

Mr. Forrestall: All that the senator has to do is produce for me the bill and I will show it to him.

Senator Thériault: The kind of legislation that I want is the kind of legislation that we have in health care.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I have listened to Senator Thériault with a great deal of interest, and I sympathize with some of his problems. My first problem with regard to the enabling legislation has been dealt with and my question has been answered to my satisfaction. I cannot conceive that under the process there could be anything stated with some degree of precision, a fixed percentage or a fixed amount. It would be totally inconsistent with the whole purpose and the whole process of enabling legislation. I certainly have no problem with the accommodation of the Auditor General's remarks with regard to some form of cost recovery. I think that where we got into some difficulties and confusion in connection with this committee was not with the department but with the number of witnesses. We had witnesses indicating that cost recovery was 15 per cent of, say, this year's budget, which would be about $155 million, or something of that nature, or $123 million at 15 per cent. Another group of witnesses stated pretty categorically that they were looking at 7.5 per cent, which, according to the figures, would make it around $55 million. At the present time, as I understand it, the recovery on this year's budget is somewhere in the area of 3 per cent, which is around $20 million. That was the figure that I believe was given by the minister in his testimony before the committee in the other place. But where we had the problem was with the so-called target levels—and there were a series of rumours, for all practical purposes. It was very difficult to refute the witnesses. Is there a budget for the year 1988 where you are looking at a cost recovery of, say, $20 million?

[*Traduction*]

ne prétends pas qu'il doit me croire capable d'apaiser ses inquiétudes, mais qu'il me soit permis de lui dire que les services dont nous tentons de recouvrer le coût doivent être disponibles à tous. Cela ne fait pas le moindre doute. Le projet de loi prévoit que tout règlement modifiant les droits ou en établissant de nouveaux doit être publié dans la Gazette du Canada 90 jours avant d'être adopté, et que les particuliers ou groupes concernés peuvent exposer au ministre les répercussions que ce règlement aurait sur eux. Depuis dimanche dernier, nous avons découvert sept manières d'en contester et d'examiner les droits nouvellement imposés ainsi que d'appeler de la décision du ministre avant leur application. En fait, je mets le sénateur au défi de m'indiquer une autre loi qui prévoie une procédure d'appel aussi large que celle qu'on trouve à l'article 4 du projet de loi. Toutes les méthodes d'appel y sont prévues. Le ministre a ouvertement déclaré que le projet de loi prévoirait plusieurs méthodes d'appel—nous en avons découvert six depuis dimanche dernier—et le sénateur le sait très bien.

Le sénateur Thériault: Je ne vois nulle part d'article prévoyant une procédure d'appel . . .

M. Forrestall: L'appel est prévu dans tout le projet de loi.

Le sénateur Thériault: Vous me mettez au défi de vous indiquer une loi qui en fasse autant . . .

M. Forrestall: Si le sénateur veut bien me passer le projet de loi, je le lui montrerai.

Le sénateur Thériault: Je veux une loi du genre de la loi sur la santé.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, j'ai écouté le sénateur Thériault avec un grand intérêt et je partage certaines de ses appréhensions. Ma première objection à l'adoption de la loi habilitante a été réfutée et j'ai reçu une réponse satisfaisante à ma question; je ne peux concevoir que dans les circonstances, le projet de loi puisse prévoir un montant précis ou un pourcentage fixe. Ce serait absolument contraire à l'objet et à l'effet d'une loi habilitante. Je conviens volontiers avec le vérificateur général qu'il faut prévoir une formule de recouvrement des coûts. Je pense que si le comité nage dans le vague, ce n'est pas à cause du ministère, mais en raison du nombre de témoins qu'il a entendus. Certains ont dit qu'il faudrait recouvrer 15 p. 100 du budget de cette année, ce qui donnerait environ 155 millions de dollars, ou quelque chose de ce genre ou 123 millions de dollars à 15 p. 100. Un autre groupe de témoins a déclaré assez catégoriquement que ce pourcentage devrait être de 7,5 p. 100, ce qui donnerait environ 55 millions de dollars, d'après la chiffres. A l'heure actuelle, si je comprends bien, le gouvernement pense recouvrer environ 3 p. 100 du budget de cette année, ce qui fait environ 20 millions de dollars. C'est, je crois, le chiffre que le ministre a donné lorsqu'il a témoigné devant le comité de l'autre endroit. Mais ce qui n'était pas clair, c'était ce qu'on appelle les niveaux cibles au sujet desquels plusieurs rumeurs avaient couru. Il était très difficile de réfuter les arguments des témoins. Le budget de l'année 1988 vous permet-il de croire que vous recouvrerez 20 millions de dollars?

[*Text*]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, may I ask Mr. Quail to respond to that question?

The Chairman: Yes.

Mr. Quail: Thank you, Mr. Chairman. The forecasted expenditures for 1988-89 for the Coast Guard are in the neighbourhood of $726 million. The forecasted revenues on the same base that at present exists—not anything else—in 1985-86, as Senator MacDonald pointed out, was $22 million. In 1988-89 it is forecasted at $27 million. So without any changes we would be looking at increased revenues to the tune of $27 million. If we then add to that $27 million the figure of $20 million that we have been talking about, that would raise our total revenue on a forecasted basis for 1988-89 to a figure of $47 million. So we would have a base of $726 million worth of expenditures, a revenue with two components—the old at $27 million and the new at $20 million—for a total of $47 million. If you put that $47 million against the total estimated expenditures in 1988-89 of $726 million, that would come out to something less than 7 per cent. So if you accept that the existing cost recovery rate is about 3 per cent, we are looking at moving that up to something less than 7 per cent.

Senator MacDonald (Halifax): That is the answer we have been looking for. As a matter of curiosity, why are you going to be spending less in 1988 than you are now?

Senator Thériault: You are smart to ask that.

Mr. Forrestall: Well, there is an anomaly.

Mr. Quail: There are two features that go into it. In the expenditures that we had in the 1985 year we had a higher capital expenditure rate than we are forecasting in the year 1988-89. One of the things that has been ongoing over the past few years has been a special shipbuilding construction program that has totalled somewhere in the neighbourhood of $600 million. That was for the building of 11 new ships and a major refit of three of our existing ships. So that through 1985-86 and actually in 1986-87 we have a capital expenditure rate of about $340 million.

Senator Thériault: Where is the new icebreaker?

Mr. Quail: We have a class 1200 under construction at Burrard on the west coast, and that ship is scheduled to replace the Labrador in Halifax.

Senator Thériault: It is no great thing that is going to challenge the Americans in the north.

Mr. Quail: I would say that is not in our reference level. It is not in our forecast. It is outside of the discussion to which I am speaking here. That is an item that is presently being reviewed with the minister, in terms of the question of design and construction.

Getting back to the question of why the reductions, the reductions are associated with reductions in capital to a large part, senator, and also, some trimming of the cloth to fit as we go into 1988 and 1989 as part of the general direction to reduce the deficit.

[*Traduction*]

M. Forrestall: Monsieur le président, je demanderai à M. Quail de répondre à cette question, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Le président: D'accord.

M. Quail: Je vous remercie, monsieur le président. La Garde côtière prévoit dépenser environ 726 millions de dollars au cours de l'année financière 1988-1989. Ses revenus prévus pour cette année-là sont les mêmes qu'à l'heure actuelle, et comme le sénateur MacDonald l'a souligné, ils ont été de 22 millions de dollars pour l'année financière 1985-1986. Nous prévoyons des revenus de 27 millions de dollars pour 1988-1989. Par conséquent, si rien ne change d'ici là, les revenus atteindront 27 millions de dollars. Si nous y ajoutons les 20 millions de dollars dont nous avons parlé, les revenus prévus pour 1988-1989 s'élèveront en tout à 47 millions de dollars. Ainsi, nous aurions des dépenses de 726 millions de dollars et des revenus composés de deux éléments—les actuels 27 millions de dollars et les 20 millions nouveaux, ce qui fait un total de 47 millions de dollars. Cela représente un peu moins de 7 p. 100 des dépenses totales de 726 millions de dollars prévues pour 1988-1989. Donc, si à l'heure actuelle, nous recouvrons environ 3 p. 100 de nos coûts, nous pouvons envisager d'en recouvrer un peu moins de 7 p. 100.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Voilà la réponse que nous voulions entendre. Je voudrais savoir, par pure curiosité, pourquoi vous allez dépenser moins en 1988 que cette année.

Le sénateur Thériault: Excellente question!

M. Forrestall: En raison d'une anomalie.

M. Quail: Deux facteurs entrent en jeu. En 1985, nos dépenses tenaient compte d'un taux d'immobilisation plus élevé que celui que nous prévoyons pour 1988-1989. Ces quelques dernières années, nous avons financé un programme spécial de construction de navires qui a coûté en tout 600 millions de dollars environ. Ce programme nous a permis de radoubler trois de nos navires et d'en construire onze nouveaux, ce qui fait qu'en 1985-1986 et encore actuellement en 1986-1987, nos dépenses d'immobilisation s'élèvent à environ 340 millions de dollars.

Le sénateur Thériault: Où est le nouveau brise-glace?

M. Quail: Nous en avons un de la classe 1200 en construction à Burrard, sur la côte ouest, et il est censé remplacer le Labrador à Halifax.

Le sénateur Thériault: Ce n'est pas encore avec cela que nous allons pouvoir tenir tête aux Américains dans le Nord.

M. Quail: Je dois dire que ce n'est pas notre point de référence. Ce n'est pas non plus dans nos prévisions. D'ailleurs, cela n'a rien à voir avec le sujet dont je suis venu vous entretenir. Le ministre étudie cependant la question ainsi que ce qu'elle impliquerait sur les plans de la conception et de la construction.

Revenons au pourquoi des réductions. Elles sont en grande partie attribuables aux compressions budgétaires et consistent en fait à ramener le coût de nos opérations dans les limites du budget que nous aurons en 1988-1989, ce qui s'inscrit dans le grand projet de réduction du déficit.

[*Text*]

Therefore in our organization we really have a two-fold program ongoing. One is the reduction in costs and the second one is looking at a modest increase in our revenues by way of introduction of charges for our services.

Senator MacDonald (Halifax): Those are good answers. I do not envy you. I have one last question. Apart from the capital program, it must be a pleasant job to be asked to reduce your operating and maintenance budget, x-number of years hence, by $20 million. Of course, if you do not and if you overspend at the cost-recovery level, I would think that the figures would be less than 7 per cent; but that must be quite a little trick to be able to take your operating expenses down by a sizeable amount in a couple of years' time. Do you think that you might be prejudiced in that operation?

Mr. Quail: By and large what we would be trying to do over that period of time is essentially, to hold our operating and maintenance costs without any adjustment for inflation. Some of the things that we would be looking at would be, for instance, more efficient ships. Some of the newer ships that we are bringing in to replace some of the older ones will take less crew. Certainly when we lay up the "Labrador" and replace it with the new class 1200, we will drop the size of the crew down from around 80 to approximately 55.

We are also looking at the question of the way in which we man our vessels. We categorize it as a lay-day manning system, which is crew on, crew off and this system, while it costs you a few more PYs, it has a dramatic impact on your overtime.

Also, when all of those new ships come on line, I would hope that they would be more efficient and therefore we could use less fuel, which is also a big cost item to us.

There are other budget reductions that we are looking at such as un-manning of light stations. There are efficiencies that can be gained by the un-manning of light stations, and by that I mean bringing the number of the light stations that you have back to one location. For instance, a number of the stations in Sydney or the Cape Breton area, you monitor them from Sydney. That is one of the items that we are looking at in terms of reducing some of our costs.

We are looking at the way in which we man our coastguard radio stations so that we can remote some of those and bring them back into a central location and, again, operate those over land lines on a remote basis and, again, consolidate those and achieve efficiencies.

Therefore, yes, it is not going to be easy but certainly that is our target and that is our goal and it is the marching orders that we are following. As I said, however, the big reduction really is in capital.

Mr. Forrestall: Besides that, it is tighter than you-know-what at fly time. They will not allow me to expand the marine base in Dartmouth, which is long overdue. It is escalating in costs and, had we done it when it was required, it would have been at one-third of the cost that it would be if we did it now.

[*Traduction*]

Par conséquent, le ministère poursuit un double programme: d'un côté, nous réduisons nos dépenses tandis que de l'autre, nous cherchons à augmenter modestement nos revenus en imposant des droits pour nos services.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Votre réponse est bonne. Je ne vous envie pas. J'ai une dernière question à poser. Abstraction faite du plan d'immobilisation, ce ne doit pas être drôle de recevoir l'ordre, plusieurs années à l'avance, de réduire ces frais de fonctionnement et d'entretien de 20 millions de dollars. Évidemment, si vous ne le faites pas et si vous dépensez trop, vous recouvrerez moins de 7p. 100 de vos coûts, mais ce ne doit pas être facile de réduire autant les dépenses de fonctionnement en deux ans seulement. Croyez-vous que cela pourrait vous compliquer les choses en matière de fonctionnement?

M. Quail: Dans l'ensemble, pendant la période visée, nous tâcherons surtout de maintenir nos dépenses de fonctionnement et d'entretien à leur niveau actuel sans les indexer pour tenir compte de l'inflation. Par exemple, nous essaierons de nous procurer des navires plus rentables. Certaines de nos nouvelles acquisitions exigent un équipage moins nombreux. Il est certain que lorsque nous abandonnerons le Labrador pour le remplacer par un brise-glace de la nouvelle classe 1200, nous n'aurons besoin que de 55 membres d'équipage alors qu'actuellement, il ne faut près de 80.

Nous reconsidérons également notre façon de composer nos équipages. Nous appelons cela le système ne deux équipes, l'une au travail et l'autre au repos, un système qui nécessite quelques années-personnes de plus, mais qui réduit considérablement les heures supplémentaires.

En outre, j'espère que nos nouveaux navires seront dotés de machines plus efficaces qui consommeront moins, car pour nous, le mazout représente un poste de dépense considérable.

Nous songeons aussi à d'autres moyens de réduire notre budget, comme l'automatisation des phares. Nous pourrions faire des économies en contrôlant plusieurs phares d'un même endroit. Par exemple, nous pourrions contrôler depuis Sydney certains phares de la région ou même de la région du Cap Breton. C'est une des mesures que nous étudions pour réduire nos dépenses.

Nous reconsidérons aussi notre façon de doter en personnel les stations radio de la Garde côtière de manière à en supprimer quelques-unes et à les centraliser ainsi qu'à contrôler à distance et d'un seul endroit les stations terrestres.

Je peux donc dire, effectivement, que ce ne sera pas facile, mais c'est l'objectif qui nous a été fixé et nous tenons à l'atteindre. Par contre, comme je l'ai dit, la plus grande partie de nos économies sera attribuable aux réductions de nos dépenses d'immobilisation.

M. Forrestall: En outre, nous aurons une très faible marge de manœuvre. Le ministère ne m'autorise pas à faire des travaux d'expansion à la base navale de Dartmouth, des travaux qui s'imposent depuis longtemps. Le coût de ce projet augmente constamment et si nous l'avions mis en chantier dès qu'il

[*Text*]

Senator Thériault: Mr. Chairman, I think it is great that you tell us you are going to provide better services at lesser costs. That must therefore beg the question: Why was it not done three or four or five years ago?

Mr. Forrestall: I think, senator, that is a good question. We often wonder why it was not done some years ago. However, priorities change. We have requirements and I recognize the requirements of previous administrations. The requirement today has, I think, as much to do with economic regulatory discipline as anything else. I think if I can refer you back to the statement of the Minister of Finance in the fall of 1984, you will then have some idea and a better appreciation of what we intended to do, and I think, Mr. Chairman, the senator will recognize that we have been very diligent not to deviate from that path.

If I may say so, the administration in Transport, from the deputy minister down through the heads of the various modes, has been most diligent and most loyal in recognizing that, and I think we have an enormously efficient department. It is well-run with a good morale and we are doing it, hopefully, at less cost to the Canadian taxpayer and, in fact, we are providing better services.

Technology helps us in that area to a large measure, but, yes, we are doing it. It is possible to do it and I think we are doing it. I think the challenge that is given to the men and women in Transport Canada is recognized, is accepted and I think it is working, senator.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I have listened very carefully to what the commissioner has said and some of the things that he has said, if you want to summarize it, is, in fact, that you are going to lay off people. There will be fewer lighthouse keepers, there will be fewer people on the ships; and you may tell us now that you can give better service with fewer lighthouse keepers, but since I have lived on the shore all my life, I do not believe it; I know what it is all about. Certainly you can cut off 200 people from the sea-end operation in New Brunswick, but you cannot do that and give us better services. If the government makes the decision that it is going to spend less money, that is their right; it is their role, and it is part of their program; but when they tell us that they are going to give us better services in the meantime, their credibility leaves a lot to be desired.

Senator Turner: Mr. Chairman, Mr. Quail stated that the target goal is to reduce costs and that the un-manning of light stations, the central location of radio stations, and that new ships will reduce crews from 80 to 55. I would like to ask how many workers will be affected by the reduction of these costs, and where will all of these laid-off workers find new jobs? They have probably spent all of their lives in the marine industry. Where do they go from there? It is like being a railroad man. It is an industry in itself and when you are laid off, you are completely at a loss; no one will hire you.

[*Traduction*]

s'est révélé nécessaire, cela nous aurait coûté le tiers de ce que cela nous coûterait aujourd'hui.

Le sénateur Thériault: C'est bon de vous entendre dire que vous allez assurer de meilleurs services à un moindre coût. Mais cela appelle automatiquement la question suivante: pourquoi le ministère ne l'a-t-il pas fait il y a trois, quatre ou cinq ans?

M. Forrestall: C'est une excellente question. Nous nous le demandons souvent. Par contre, les priorités changent. Nous avons des besoins, comme les gouvernements précédents en avaient. Aujourd'hui, nos besoins sont assujettis à une discipline économique, comme tout le reste. Si je puis une permettre de vous rappeler la déclaration que le ministre des Finances a faite à l'automne 1984, elle donne une bonne idée de ce que nous avions l'intention de faire, et je crois que le sénateur reconnaîtra, monsieur le président, que nous nous sommes montrés très deligents pour ne pas perdre notre objectif de vue.

Les fonctionnaires du ministère des Transports, depuis le sous-ministre jusqu'aux administrateurs des divers modes de transport, n'ont pas tardé à le reconnaître et ont ainsi fait preuve de loyauté, et je crois que notre ministère est très efficace. Il est bien dirigé, le moral y est bon, les contribuables canadiens en ont plus pour leur argent—enfin, l'espère—et en fait, il assure de meilleurs services.

C'est surtout grâce à la technologie que nous arrivons à ce résultat, mais nous y arrivons. Ce n'est pas infaisable et je crois que nous en sommes la preuve. Les fonctionnaires de Transports Canada ont reconnu qu'ils avaient un défi à relever et j'estime qu'ils l'ont relevé avec succès.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, j'ai écouté très attentivement le commissaire, et si je peux me permettre de résumer, il a dit, entre autres, qu'il va devoir mettre des employés à pied. Il y aura moins de gardiens de phare et moins d'hommes d'équipage sur les navires; vous pouvez peut-être nous dire, monsieur, que vous allez améliorer le service en congédiant des gardiens de phare, mais comme j'ai passé ma vie au bord de la mer, je n'en crois rien, car je sais ce que c'est. Vous pouvez certainement congédier 200 employés au Nouveau-Brunswick, mais vous ne pourrez le faire tout en améliorant le service. Le gouvernement a parfaitement le droit de décider de réduire ses dépenses; c'est son rôle et cela fait partie de son programme; mais lorsqu'il nous dit qu'il va néanmoins réussir à améliorer les services, sa crédibilité laisse beaucoup à désirer.

Le sénateur Turner: Monsieur le président, M. Quail a déclaré que l'objectif du ministère est de réduire les dépenses et que l'automatisation des phares, la centralisation des stations radio et le renouvellement de la flotte permettront de réduire les équipages de 80 à 55 hommes. Je voudrais que vous me disiez, monsieur, combien de travailleurs paieront la note de cette réduction des dépenses et où ils pourront trouver du travail. Ces gens là ont probablement passé toute leur vie dans l'industrie maritime. Où vont-ils aller? Le transport maritime est comme le transport ferroviaire, en ce sens que lorsque vous êtes congédié, personne ne veut vous engager parce que vous ne savez rien faire d'autre.

[*Text*]

Mr. Forrestall: I will ask the commissioner, if he will, to respond in some detail.

I, too, am concerned about what you are saying. I am concerned about where people will go to find new employment, new careers, new jobs, new means of sustaining their families. However, I am also very vitally aware of the need to adapt to changing technologies to take advantage of them because, in many instances, new technologies are very much safer and very much more beneficial and contribute more to the security of people who use our transportation modes than are the old ways and it is always difficult.

Senator, you have asked a couple of very specific questions and I will ask Mr. Quail or Mr. Stewart to respond to them.

Mr. Quail: Mr. Chairman and Senator Turner, to date in all of the items that I have mentioned we have had these reductions ongoing for a couple of years and we have been able to achieve these reductions without any lay-offs of permanent employees. This has been done by way of attrition; it has been done by way of retirements and by way of retraining and having people move to positions that are open in other places within the service. That is certainly our target as we move forward through the coming years that is the objective.

For instance, the light station unmanning project is scheduled for somewhere between five to eight years. The reason that we have that is with the view to attempt to accommodate our existing employees that have been with us for some period of time, and we would be able to accomplish this by way of traditional retirement, retraining, et cetera. That is our program.

Senator Turner: Well, Mr. Quail, as a former railroader, when the introduction of diesels came on in all railroads in Canada they laid off thousands and thousands of workers and anybody over 50, or 55, never found another job. When they retired at 65 they got their old age pension and a portion of their CNR and CPR pension.

The same thing can happen here. Every time you pick up the newspapers some company is buying out some other company and, in the process, a lot of people are getting hurt. A woman is too old at 35 and a man is too old at 40, because I hear it every day.

I met a guy today who has his M.A.—he is very, very bright. A year has passed and he still cannot find a job in the city of Ottawa. He is prepared to relocate right across Canada and he cannot find a job.

There is something wrong with the system. And you are talking about more layoffs. We had better start thinking of where we are heading because we have all kinds of youth who are looking for jobs, and if we are going to put the fathers out to take care of the kids, what is going to happen? It is a serious situation.

I have been through it on the railroad. I have been through many industries in the City of London, Ontario, and some of

[*Traduction*]

M. Forrestall: Je préférerais que le commissaire réponde à votre question, s'il le veut bien.

Je partage votre inquiétude. Je me demande où les employés mis au chômage vont pouvoir trouver du travail, commencer de nouvelles carrières et trouver de nouveaux moyens de subvenir aux besoins de leur famille. Par contre, je sais pertinemment qu'il est essentiel de s'adapter à l'évolution de la technologie pour tirer partie des nouvelles techniques, car dans de nombreux cas, elles sont beaucoup plus sûres et rentables et elles constituent une garantie de sécurité pour les usagers de nos moyens de transport que les anciennes techniques. Mais je sais que l'adaptation est toujours difficile.

Sénateur, vous m'avez posé deux questions très précises et je demanderais à MM. Quail et Stewart d'y répondre.

M. Quail: Monsieur le président, sénateur Turner, nous procédons à des réductions dans tous les domaines dont j'ai parlé depuis déjà quelques années et nous avons réussi à réduire nos dépenses sans congédier un seul employé permanent. La réduction de la main-d'œuvre est le résultat de l'usure des effectifs, des départs en retraite, du recyclage dans de nouvelles fonctions et des mutations dans d'autres secteurs du service. Notre objectif pour les quelques prochaines années est de continuer de réduire nos dépenses sans créer de chômage.

Par exemple, notre projet d'automatisation des phares sera mis en chantier d'ici cinq à huit ans. La raison pour laquelle nous prévoyons attendre aussi longtemps est que nous ne voulons pas congédier nos employés actuels, qui travaillent avec nous depuis des années; nous avons donc l'intention d'automatiser les phares lorsque les départs en retraite, le recyclage, etc. nous le permettront. C'est notre politique.

Le sénateur Turner: Monsieur Quail, dans le temps, j'aitravaillé pour les chemins de fer; l'apparition des locomotives à moteur diesel dans tout le Canada a entraîné le congédiement de milliers et de milliers d'employés et tous ceux qui étaient âgés de plus 50 ou 55 ans n'ont jamais retrouvé de travail. Lorsqu'ils ont pris leur retraite à 65 ans, ils ont touché leur pension de vieillesse et une partie de leur pension du CN et du CP.

La même chose pourrait arriver dans le domaine maritime. De nos jours, chaque fois qu'on lit le journal, on voit que telle ou telle société en a acheté une autre et que beaucoup de travailleurs ont été mis à pied. Tous les jours j'entends dire qu'une femme est trop vieille à 35 ans et un homme à 40 ans.

J'ai rencontré aujourd'hui un homme très brillant qui détient une maîtrise. Depuis un an, il ne réussit pas à trouver d'emploi à Ottawa. Il est disposé à s'établir n'importe où au Canada, mais il ne trouve pas de travail.

Il y a quelque chose qui ne va pas dans le système. Et vous parlez de nouvelles mises à pied. Il vaudrait mieux commencer à penser à ce qui nous attend; en effet, de nombreux jeunes cherchent des emplois, et si les pères de famille sont forcés de rester à la maison pour prendre soin des enfants, que se passera-t-il? La situation est grave.

Cela s'est produit dans les chemins de fer et dans de nombreuses industries de la ville de London (Ontario), et certains

[*Text*]

the people never recover. They lose their home; they lose everything.

Mr. Forrestall: I think it is clearly hoped that adjustments and manpower strength within Transport Canada can be achieved very humanely and can be achieved through the various options. They are quite numerous.

You may have noticed, senator, that Parliament, yourselves and ourselves, are now seized with the direction the government would like to go with respect to pensions, the Canada Pension Plan, portability, and several other questions. I think these are meaningful social directions that we will have to deal with jointly over several months.

Senator Turner: But every company says, "We will take care of you," but they do not say how, and nobody will put it in writing. Once you are gone it is too late.

Are you prepared to put it in writing, namely that you will take care of any employee who is laid off in the Department of Transport through the new introduction of Bill C-75?

Mr. Forrestall: I would think that that is an impossible thing to answer definitively.

Senator Turner: Well, we had better start thinking about it.

Mr. Forrestall: You are right senator, we have no right to say that men of goodwill will do reasonable things. There must be some better intention than that.

What I am suggesting to the senator is that if you review very closely the way in which we have approached the programs in Transport—and I will ask the commissioner to address this—we have done it with a minimum disruption, particularly among our younger people, people that you are talking about, the people that are in those critical ages, who find it very difficult to go out and be retrained, who find it very difficult to go out and relocate, and who find it very difficult to adapt from a sea mode to some other form of activity. But we are doing it scientifically, and I think the program is quite good. As a matter of fact, if you want to ask me right now how many people have been displaced as a result of it I can say "no one, absolutely no one."

Let me invite the commissioner of the Coast Guard to respond, not necessarily on behalf of the entire Department of Transport, but on those areas with which he has some knowledge—and that is considerable.

Mr. Quail: I would only, by way of example, say that we have not, in any of the light stations we have unmanned to date, laid people off. Whenever we have closed the traffic centre at any point, whenever we have reduced our operations of our vessel traffic centre at Port aux Basques, all of the people who were involved were relocated—some of them into the maritime regions and some of them up to Sarnia.

On the west coast we reduced the number of one of the stations at Tofino and again we were able to relocate the individuals who were affected to other parts of our operation on the west coast and, again, into Sarnia.

[*Traduction*]

ne s'en sont jamais remis. Ils ont perdu leur maison, ils ont tout perdu.

M. Forrestall: Je pense qu'on espère vraiment pouvoir procéder aux ajustements et à la rationalisation de la main-d'œuvre à Transports Canada de façon humaine et en tenant compte des solutions. Elles sont fort nombreuses.

Vous avez peut-être noté, sénateur, que le Parlement, c'est-à-dire vous et nous sommes saisis de l'orientation que le gouvernement voudrait suivre en matière de pensions, à l'égard du régime de pensions du Canada, de la transférabilité et de plusieurs autres questions. Je pense qu'il s'agit d'orientations sociales importantes que nous aurons à étudier ensemble au cours des mois à venir.

Le sénateur Turner: Mais toutes les compagnies disent aux employés qu'elles s'occuperont d'eux, mais elles ne disent pas comment, et aucune d'entre elles ne s'y engage par écrit. Une fois l'employé mis à pied, il est trop tard.

Êtes-vous prêt à vos engager par écrit à prendre en charge tout employé mis à pied au ministère des Transports par suite du nouveau projet de loi C-75?

M. Forrestall: Je pense qu'il est impossible de donner une réponse définitive.

Le sénateur Turner: Il vaudrait mieux commencer à y penser.

M. Forrestall: Vous avez raison, sénateur, nous n'avons pas le droit de dire que des hommes de bonne volonté agiront raisonnablement. Il doit y avoir une meilleure intention.

Ce que je veux dire au sénateur c'est que si vous examinez de près la façon dont nous avons procédé à l'égard des programmes du ministère des Transports, et je demanderai au commissaire de nous en parler, vous verrez que nous avons fait en sorte de déplacer le moins d'employés possible, en particulier chez les jeunes, ceux dont vous parlez, que se situent dans une catégorie d'âge critique, qui ont beaucoup de difficulté à se recycler, à se trouver un emplois ailleurs et à passer de l'industrie maritime à un autre secteur d'activité. Mais nous procédons de façon scientifique, et je pense que le programme donne de bons résultats. En fait, si vous me demandiez combien ont été déplacés, je vous répondrai qu'il y en a eu aucun.

Le commissaire de la garde côtière pourrait peut-être répondre, pas nécessairement au nom de tout le ministère des Transports, mais il pourrait nous parler des secteurs qu'il connaît, et ils sont importants.

M. Quail: Je dirais simplement, en guise d'exemple, que nous n'avons procédé à aucune mise à pied dans les phares dont l'effectif a été réduit jusqu'à maintenant. Qu'il s'agisse de la fermeture d'un centre de contrôle de trafic maritime, de réduction des activités du centre de contrôle de Port aux Basques, tous les employés touchés ont pu être replacés ailleurs, certains dans des régions maritimes, d'autres à Sarnia.

Sur la côte ouest, nous avons réduit l'effectif d'un de nos shares à Tofino et dans ce cas, également nous avons pu trouver des postes aux personnes touchées dans nos autres secteurs d'activité de la côte ouest ou à Sarnia.

[*Text*]

Certainly the program associated with light station unmanning is not being held up because of technical problems; it has been scheduled on the basis to attempt to deal with the human problems so that there would be the opportunity to accommodate the people by way of attrition, by way of retirement and retraining. That is the way in which we have operated.

I guess that in my view, as it relates only to us, the record has to be, to some degree, the thing that we will have to be judged on. We will have to see how the world unfolds; but our objective is the same as our history of the past, senator, and that is how we have operated. That is how we are going to try and do it. To be any more definitive as to which lighthouse and which person, and how we are going to handle that individual person in 1988—we just cannot do that now. I mean, can we say who is going to retire?

Senator Turner: Well, I have heard those stories before, and I can take you to people who are still out of work through new changes on various systems.

Mr. Forrestall, concerning the 90-day period, we heard from many witnesses who said it was too short, that it should be six months. Are you prepared to make it six months rather than ninety days?

Mr. Forrestall: What, with respect to notice?

Senator Turner: I think so.

Mr. Forrestall: Publication? I think in response to colleagues in the other chamber we have, in fact, done two things. We have deferred, or delayed, the imposition of any charges—at the time we did it, for virtually a period of two years—and we have introduced the notion of notice, which was not included, of course, in the original legislation.

You make a representation that it should be extended to 180 days. We are hopeful and confident that the appeal mechanisms that are in place can accommodate the concerns within the 90-day period. What I think the minister would allow me to say to you, and what I think he might entertain, senator, is that nothing is carved in stone. If 90 days proved to be too short a period of time for dissemination of the information for consideration of it, then I am sure that the minister would say, "Of course, senator, we would look at it."

Senator Turner: We have heard from many witnesses. Most witnesses stated that clause 4 is very bad legislation and unacceptable. It should be amended and many have suggested that clause 4 be deleted in its entirety. Will clause 4 be deleted or amended?

Mr. Forrestall: There were three major amendments to clause 4. They dealt generally with the charge of open endedness; they dealt generally with legitimate concerns with respect to clause 4. It will not be further amended at this point in time.

Senator Turner: Many witnesses have stated that they were operating in a vacuum as far as Bill C-75 is concerned and that cost recovery should commence after all the necessary facts were known. Will all the necessary facts be presented to the industry before clause 4 is proclaimed?

[*Traduction*]

Le programme de réduction des effectifs des phares n'est pas paralysé par les problèmes techniques; il est appliqué de manière à prendre en considération les facteurs humains et à pouvoir procéder sur la base de la réduction naturelle de l'effectif, des retraites et du recyclage du personnel. C'est ainsi que nous avons procédé.

A mon avis, étant donné que cela ne concerne que nous, nous devons dans une certaine mesure être jugés sur la base de nos pratiques antérieures. Il nous faudra voir comment la situation évolue, mais notre objectif est le même que par le passé, sénateur; c'est ainsi que nous avons toujours procédé et c'est ainsi que nous le ferons dans l'avenir. Je ne saurais vous dire de façon certaine quels phares, quels employés seront touchés ni quelles conditions nous réservons à telle ou telle personne en 1988. Je veux dire: savons-nous qui prendra sa retraite?

Le sénateur Turner: J'ai déjà entendu des histoires de ce genre par le passé, et je pourrais vous présenter des personnes qui sont toujours sans emploi à cause de changements apportés à des systèmes.

Monsieur Forrestall, au sujet des 90 jours, beaucoup de témoins nous ont dit que cela est trop court et qu'il faudrait six mois. Êtes-vous disposé à accepter six mois plutôt que quatre-vingt-dix jours?

M. Forrestall: En ce qui concerne l'avis?

Le sénateur Turner: Je pense que oui.

M. Forrestall: La publication? En réponse aux collègues de l'autre endroit, nous avons, en fait, pris deux mesures. Nous avons reporté l'imposition de droits, pour une période de deux ans à partir du moment où cette décision a été prise, et nous avons introduit la notion d'avis qui n'était évidemment pas prévue dans le projet de loi initial.

Vous demandez que le délai soit de 180 jours; nous avons bon espoir que les mécanismes d'appel existants permettront de résoudre les problèmes dans une période de 90 jours. Le ministre m'autoriserait sans doute à vous dire, et il l'admettrait probablement lui-même, que rien n'est gravé dans la pierre. S'il s'avérait que 90 jours ne sont pas suffisants pour permettre d'examiner l'information diffusée, je suis sûr que le ministre accepterait de réexaminer la question.

Le sénateur Turner: Nous avons entendu beaucoup de témoins. La plupart ont déclaré que l'article 4 est inacceptable. Il devrait être amendé, et beaucoup ont proposé qu'il soit supprimé. L'article sera-t-il supprimé ou amendé?

M. Forrestall: Trois amendements importants ont été apportés à l'article 4. Ils visaient à remédier à l'imprécision du projet de loi; ils faisaient droit à des préoccupations légitimes. Aucun autre amendement n'est prévu à l'article.

Le sénateur Turner: De nombreux témoins ont déclaré qu'ils fonctionnaient à l'aveuglette en ce qui concerne le projet de loi C-75 et le recouvrement des fonds devrait débuter après que tous les faits seront connus. Tous les faits seront-ils communiqués à l'industrie avant que l'article 4 ne soit proclamé?

[*Text*]

Mr. Forrestall: Yes, they will, without any question. That is the very clear purpose and intent. The minister was quite open from the very outset, not by way of apology or anything else, but the urgency of getting on with the codes and the protocols that are implicit in the amendments to the Canada Shipping Act. We included these other amendments and told everyone right at the beginning that it is not the way we would have preferred to proceed. We would have much preferred to have had the consultative process first. However, as you have heard and as you will be aware, senator, there will be no imposition of that clause or charges certainly in January 1987 or January 1988.

Senator Turner: As you know, the marine industry is in very bad financial shape in many areas. Will the initial capital of $20 million be implemented until the affected industries can afford the new charges?

Mr. Forrestall: The stated $20 million is a goal. We will not prejudge the work of the consultative committee until we have had their representations and their recommendations. With the passage of the bill, we would hope the minister would be in a position to name the members of that committee as quickly as possible and that they would be able to start their work as early as next month. We would hope that the committee would be well at work by mid summer.

Senator Turner: Many witnesses expressed an opinion that cost recovery legislation should be adequately defined as far as the extent and degree of cost recovery is concerned. Will this be done?

Mr. Forrestall: Yes, it will, senator. We hope that part of the terms of reference of the committee will be, first of all, to identify the legitimate recoverable base. Commissioner Quail made references to services in the High Arctic. You cannot charge the cost of those services to somebody canoeing in the national parks of Canada. So, it will not happen. Indeed, I would hope—and I speak very personally—that the terms of reference would be quite clear and explicit in direction to the consultative committee to exclude any cost that might be prejudicial in the sense that you have just referred to it. The answer is no.

Senator Turner: Mr. Forrestall, why is there no structural process stated in the act for excessive and unreasonable charges.

Mr. Forrestall: There are probably two reasons for that. First, we do not want to prejudge the result of a consultation process. Secondly, we admit that there simply was not time to have obviated or precluded any necessity to ask that question beforehand. Had we gone through the detail of all of this, we might very well have placed in jeopardy another year or two years in getting around to dealing with those aspects of the bill which are so vital to safety, pollution control, certification and standards. The difficulties that we felt we would encounter in bringing forward the issue and including it—because certainly it would have had to been dealt with legislatively— were more than worth the additional effort.

[*Traduction*]

M. Forrestall: Oui, sans aucun doute. C'est le but visé. Le ministre a fait preuve de souplesse dès le début, non par faiblesse ou quelque autre raison, mais compte tenu de l'urgence d'appliquer les codes et protocoles implicites aux modifications de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous avons inclus ces autres amendements et nous avons dit à tout le monde dès le début que nous aurions préféré procéder autrement. Nous aurions aimé mieux avoir recours au processus de consultation au départ. Toutefois, comme vous le savez, sénateur, il n'y aura aucune imposition de cet article ou des droits, certainement pas en janvier 1987 ni en janvier 1988.

Le sénateur Turner: Comme vous le savez, de nombreux secteurs de l'industrie maritime se trouvent dans une piètre situation financière. Est-ce que le montant initial de 20 millions de dollars sera appliqué jusqu'à ce que les industries touchées aient les moyens de payer les nouveaux droits?

M. Forrestall: Le montant de 20 millions de dollars est un objectif. Nous ne préjugerons pas de ce que fera le comité consultatif tant qu'il ne nous aura pas soumis ses recommandations. Nous espérons qu'une fois le projet de loi adopté le ministre pourra nommer les membres du comité le plus rapidement possible et qu'ils pourront commencer leur travail dès le mois prochain. Nous espérons que le comité fonctionnera à plein régime au milieu de l'été.

Le sénateur Turner: De nombreux témoins ont déclaré qu'une loi de recouvrement des fonds devrait en préciser l'ampleur et le niveau. Est-ce que ce sera le cas?

M. Forrestall: Oui, sénateur. Nous espérons que le mandat du comité consistera d'abord à établir le montant de base légitime à recouvrer. M. Quail a parlé des services dans l'Arctique. On ne peut faire payer le coût de ces services à celui qui fait du canot dans les parcs nationaux au Canada. Donc, cela ne se produira pas. Évidemment, je souhaiterais, à titre personnel, que le mandat soit suffisamment clair et explicite pour que le comité consultatif puisse exclure tous les coûts qui pourraient être préjudiciables dans le sens que vous avez indiqué.

Le sénateur Turner: Monsieur Forrestall, pourquoi le projet de loi ne prévoit-il rien au sujet des droits excessifs ou déraisonnables?

M. Forrestall: Il y a sans doute deux raisons à cela. Premièrement, nous ne voulons pas préjuger des résultats du processus de consultation. Deuxièmement, nous reconnaissons que nous n'avons tout simplement pas eu le temps de prévoir la nécessité de poser cette question au préalable. Si nous avions étudié tous les détails de la question, cela aurait très bien pu retarder d'un an ou deux l'étude des aspects du projet de loi qui sont si vitaux à la sécurité, au contrôle de la pollution, à la certification et aux normes. Les difficultés que nous prévoyions éprouver en soulevant la question et en l'incluant, car il aurait fallu aborder la question du point de vue législatif, valaient plus que l'effort additionnel à fournir.

[*Text*]

I might suggest that, if nothing else, we have spurred a good national dialogue and debate—a rapidly informed debate. I think those participants are participating almost increasingly every day at a more informed level. I would hope that when the consultative process is complete the Maritime community will be more than satisfied. I would remind the senator, Mr. Chairman, that all the witnessess who have appeared in front of the Standing Committee in the other chamber, with one exception, said that there is legitimacy in the requirement for recovery of some level of cost. The criticism was the unknown, as you have suggested. We hope the consultative process will remove the unknown and be informative and educational.

The Chairman: Are you referring to the principle of the bill only or to the express approval of the bill as drafted?

Mr. Forrestall: No, Mr. Chairman, I was referring to the principle of cost recovery, with one exception. Every single witness said at some point that, yes, there is merit and legitimacy in the concept of modest cost recovery. They were terrified—there is no question about that. I am not attempting to gloss over their concerns. The senator has just expressed their very deep concern over the unknown.

Senator Turner: The provisions for user consultation on Canadian Coast Guard charges and operation are not specifically identified. Why?

Mr. Forrestall: Because we would want a consultative body which hopefully will be named within a matter of some weeks. We did not want to preclude or prejudge in any way its work. We were not able, and we are still not able, to set down the terms of reference, because the work of the House of Commons and the Senate has not yet been completed. It would have been presumptuous to decide before we were finished, and I must say, as a colleague and member of Parliament, that I myself would have resented it if someone had set down the terms of reference for a consultative process before we had finally decided just what it was that we ourselves wanted to do. It would have been quite presumptuous and I think the departmental people, and hopefully the minister, has so far exercised good judgment and care with respect to that. In setting the terms of reference for the consultative process, I can assure you that the minister and the department would have full care and concern for the evidence that is now in front of you and the evidence that was before the standing committee in the other place; also the testimony given in speeches on the floor of the House of Commons and, I am sure, on the floor of the Senate. We will not take any steps until such time that all of that evidence is in front of us. To have done otherwise would have been an injustice to the process.

Senator Turner: Mr. Forrestall, why does clause 4 not specifically include the prevailing economic conditions of the industry as a factor for consideration?

Mr. Forrestall: I do not think that it precludes it. It may not specifically include it, but it certainly does not preclude it. I do not think that was really a consideration. Again I would go back to the setting of the terms of reference. It is not the intention, in anything that is done, to place in jeopardy any segment of the marine industry in Canada. Nothing in the terms of ref-

[*Traduction*]

Je dirais que nous avons au moins provoqué la tenue d'un débat national efficace où l'information a rapidement circulé. Les participants sont mieux informés presque de jour en jour. J'espère que lorsque les consultations auront pris fin, les intéressés seront plus que satisfaits. Je rappelle au sénateur, monsieur le président, que tous les témoins qui ont comparu devant le comité permanent dans l'autre Chambre, sauf un, ont reconnu la légitimité du recouvrement d'une partie des fonds. La critique concernait les aspects inconnus, comme vous l'avez indiqué. Nous espérons que le processus consultatif permettra d'y remédier et qu'il sera une source d'information.

Le président: Faites-vous allusion au principe du projet de loi seulement ou à l'approbation du projet de loi dans sa forme actuelle?

M. Forrestall: Non, monsieur le président, je faisais allusion au principe du recouvrement des fonds, sauf une exception. Tous les témoins sans exception ont reconnu le bien-fondé, la légitimité du principe de recouvrement modeste des fonds. Ils étaient terrifiés, cela ne fait aucun doute. Je ne tente pas de passer leur crainte sous silence. Le sénateur vient tout juste de parler de leurs inquiétudes profondes face à l'inconnu.

Le sénateur Turner: Les mesures concernant la consultation des utilisateurs au sujet des droits et activités de la garde côtière canadienne ne sont pas précisées. Pourquoi?

M. Forrestall: Parce que nous souhaitons qu'il y ait un organisme consultatif qui soit nommé dans quelques semaines. Nous n'avons pas voulu préjuger de quelque façon que ce soit de ses méthodes de fonctionnement. Nous n'étions et nous ne sommes toujours pas en mesure de déterminer son mandat car le travail de la Chambre des communes et du Sénat n'est pas encore terminé. Il aurait été présomptueux de prendre une décision avant, et j'avoue qu'à titre de collègue et de député, je n'aurais pas aimé qu'on définisse le mandat d'un organisme consultatif avant que nous ayons nous-mêmes fait connaître notre point de vue à ce sujet. Cela aurait été présomptueux, et je pense que le personnel du ministère et sans doute le ministre ont fait preuve de bon jugement et de prudence à cet égard. Je puis vous assurer qu'en ce qui concerne l'établissement du mandat de l'organisme consultatif, le ministre et ses collaborateurs auront bien tenu compte des témoignages que vous avez entendus et de ceux qu'a recueillis le Comité permanent de l'autre endroit, ainsi que des entretiens à la Chambre des communes et, j'en suis sûr, au Sénat. Nous ne prendrons aucune décision tant que nous n'aurons pas pris connaissance du contenu de ces témoignages. Il aurait été injustement préjudiciable au processus d'agir autrement.

Le sénateur Turner: Monsieur Forrestall, pourquoi l'article 4 ne tient-il pas compte des conditions économiques précises de l'industrie comme facteur d'évaluation?

M. Forrestall: Je ne crois pas qu'il écarte ce facteur, même s'il ne le mentionne pas de façon précise. Je ne crois pas que cela soit vraiment entré en ligne de compte. J'en reviens à la définition du mandat. Nous n'avons nullement l'intention de mettre en péril tel ou tel secteur de l'industrie maritime au Canada. Rien dans le mandat ne le suggérera et il faut espérer

[*Text*]

erence will suggest that. Hopefully nothing in the terms of reference will even permit it, because that, of course, is not the objective. The objective is to meet the requirements and the admonition of the Auditor General and that of the strategic plan for the Department of Transport—in this case the Coast Guard. It is part of a strategic plan not developed, I might say, by the present administration, but by former administrations, and it is one that we happen to believe is correct in terms of the economic program put forward by this government, namely, one of economic regulatory reform. We are simply attempting to do that.

Senator Turner: Can you tell me why effective financial control by the users, including audits, to ensure the efficient performance of marine service in the Canadian Coast Guard in a cost effective manner has not been addressed in the bill?

Mr. Forrestall: I am not quite clear about what you have said. Are you asking me to say why we have not had control in the past?

Senator Turner: If the cap fits, wear it.

Mr. Forrestall: As Commissioner Quail has indicated, we already have the audits. The audits are in place. I guess that what we are really getting at is the fact that we have hammered at the railway, we have hammered at everyone, and now we are going to hammer at the Canadian Coast Guard.

Senator Turner: We asked a lot of questions but we never got any answers.

Mr. Forrestall: Perhaps I can say that maybe it is now my responsibility to hammer away at the Coast Guard and get them up to scratch, and I am prepared to do that.

Senator Turner: Thank you very much.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I should remind the commissioner that once again I will be operating a small craft off southwestern Nova Scotia during the month of July, and if there is any signal that he can send to his men, I will be very grateful.

The Chairman: If there are no further questions, I thank our witnesses, Mr. Forrestall, Mr. Quail, Mr. Stewart and Mr. Popp for their attendance and participation this evening. This is probably the last meeting that we shall have before we consider drafting the report. I would like to take this opportunity to thank the staff of the committee, namely, our clerk and our legal adviser, for their splendid assistance and hard work in preparing these meetings. I had expected to call a meeting for tomorrow evening, but I have learned that that is impossible. I had planned for three meetings this week. We had planned one for Thursday morning, but we are unable to get the staff or the room for that meeting. We are nearing the end of this part of the session. If we could have disposed of this bill this week, I would have appreciated it, but I am afraid that we may have to hold further meetings next week. I will make inquiries tomorrow and will get in touch with honourable senators as soon as possible. The meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

que rien ne le permettra, car ce n'est évidemment pas l'objectif visé. Il s'agit plutôt de répondre aux exigences et aux exhortations du vérificateur général et de se conformer au plan stratégique du ministère des Transports, dans ce cas, la garde côtière. Cet objectif s'inscrit dans le cadre d'un plan stratégique qui n'a pas été élaboré par le gouvernement actuel, mais par les gouvernements précédents et il est conforme au programme économique du gouvernement actuel, plus précisément en ce qui a trait à la réforme de la réglementation économique. Nous tentons tout simplement d'atteindre cet objectif.

Le sénateur Turner: Pouvez-vous nous dire pourquoi le projet de loi ne prévoit pas de contrôle financier efficace par les utilisateurs, notamment sous forme de vérification, pour s'assurer que la garde côtière canadienne fournisse des services de qualité de façon rentable?

M. Forrestall: Je ne suis pas certain d'avoir bien compris votre question. Me demandez-vous pourquoi nous n'avons pas exercé de contrôle par le passé?

Le sénateur Turner: A bon entendeur, salut!

M. Forrestall: Comme l'a dit le commissaire Quail, les vérifications existent déjà. Je pense que la véritable situation se résume au fait que nous nous en sommes pris aux chemins de fer, que nous nous sommes acharnés sur tout le monde et que nous nous apprêtons maintenant à le faire à l'égard de la garde côtière canadienne.

Le sénateur Turner: Nous avons posé beaucoup de questions, mais sans obtenir de réponses.

M. Forrestall: Il est sans doute de ma responsabilité actuelle de harceler la garde côtière et c'est ce que je m'apprête à faire.

Le sénateur Turner: Merci beaucoup.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je rappelle au commissaire que je naviguerai sur un petit bateau au sud-ouest de la Nouvelle-Écosse en juillet et que s'il y a un signal qu'il peut envoyer à ses hommes, j'en serai heureux.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je remercie nos témoins, MM. Forrestall, Quail, Stewart et Popp de leur présence et de leur participation ce soir. Cette séance est sans doute la dernière avant la rédaction du rapport. J'en profite pour remercier le personnel du comité, nommément notre greffier et notre conseiller juridique, pour leur excellent soutien et tous les efforts qu'ils ont déployés pour préparer ces séances. Je croyais pouvoir convoquer une séance pour demain soir, mais on m'a dit que c'est impossible. J'avais prévu trois séances cette semaine, l'une devait avoir lieu jeudi matin, mais il nous est impossible d'avoir le personnel ou la pièce. Les vacances approchent. J'aurais aimé pouvoir en finir avec ce projet de loi cette semaine, mais je crains qu'il nous faudra tenir d'autres séances la semaine prochaine. Je ferai des démarches demain et je communiquerai avec vous le plus tôt possible.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. R. A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. A. Popp, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. R. A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine et commissaire, Garde côtière canadienne;

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne;

M. A. Popp, avocat général.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

First Session
Thirty-third Parliament, 1984-86

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

INDEX

OF PROCEEDINGS

(*Issues Nos. 1 to 21 inclusive*)

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1986

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(*Fascicules nos 1 à 21 inclusivement*)

29239–1

Prepared
by the
Information and Reference Branch,
LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé
par le
Service d'information et de référence,
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on Transport and Communications
1st Session, 33rd Parliament, 1984-86

INDEX

(Issues 1—21 inclusive)

ATAC
See
Air Transport Association of Canada

Adams, Hon. Willie, Senator (Northwest Territories)
Bill C-53, subject-matter, **10**:9-15

Aeronautics Act, Act to amend
See
Bill C-36, subject-matter

Air safety
Packaging regulations, responsibility, **2**:15
Pilots
Medical examination
Automobile drivers, comparison, **8**:29, 32-3
Licensing, requirement, **8**:32
Mandatory reporting, **8**:29, 36
Objections, **8**:29-30
Responsibility, **8**:32
Regulations, infractions, enforcement action, **8**:39-40
See also
Bill C-36, subject-matter
Commission of Inquiry on Aviation Safety

Air traffic controllers
Bilingualism, transfer of control of air space, Moncton to Montreal, **8**:33
Medical examination provisions, Bill C-36, applicable, **8**:33

Air transport
Commercial carriers, dangerous goods, percentage of cargo, **4**:17
Dangerous goods, public awareness, **4**:21-4
International Air Transport Association, rules, **4**:17
International Civil Aviation Organization, rules, **4**:17
Annex 18, Canada, signatories, **4**:19
International/domestic shipments, **4**:18-20, 26; **13**:20
Mail, dangerous goods, problems, **4**:20-1
Passenger planes, transportation of dangerous goods, **4**:23-4
See also
Air safety

Air Transport Association of Canada (ATAC)
Background information, **4**:17, 20
Committee on transportation of dangerous goods, recommendation, **4**:19
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Transport Department, consultation, **4**:17-8

Aircraft
Airworthiness, certification, bilateral agreements, **8**:31-2
Hijacking, legislation, **8**:34
Jet, prohibited from Toronto Island Airport, **14**:7, 13

SENAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des Transports et des communications
1re session, 33e législature, 1984-1986

INDEX

(Fascicules 1-21 inclusivement)

AAC
Voir
Association des armateurs canadiens

ATAC
Voir
Air Transport Association of Canada

Adams, honorable Willie, sénateur, (Territoires du Nord-Ouest)
Bill C-53, teneur, **10**:9-15

Administration canadienne des transports aériens
Voir sous
Transports, ministère

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Great Lakes Waterways Development Association, collaboration, **20**:9
Recouvrement des frais, taux, **15**:19; **20**:14
Vérificateur général, droits de péage, dépréciation, **20**:17
Voir aussi
Voie maritime du Saint-Laurent

Administration de pilotage
Voir sous
Pilotage

Administration de pilotage de l'Atlantique
Déficit, 1985, chiffres, **15**:27
Recouvrement des frais, taux, **15**:20

Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée
Déficit, 1985, chiffres, **15**:27
Recouvrement des frais, taux, **15**:20

Administration de pilotage des Laurentides
Déficit, 1985, chiffres, **15**:27
Recouvrement des frais, taux, **15**:20

Administration de pilotage du Pacifique
Profit, 1985, chiffres, **15**:27
Recouvrement des frais, taux, **15**:20

Administration financière, Loi sur
Garde côtière canadienne, frais, autorité pour imposition, **21**:10, 17

Aéronautique, Loi modifiant loi sur
Voir
Bill C-36, teneur

Aéronefs
Voir
Avions

Aircraft—*Cont'd*
Noise, excessive, aircraft generating, prohibited from Toronto Island Airport, **14:**7

Airlines
Security process, charge, **8:**34-5

Airports
Lester B. Pearson International (Toronto), pilots, medical incapacity, **8:**29
Security, **8:**34
Contracts, **8:**34
Royal Canadian Mounted Police, removal, replacement, **8:** 35-6
Sydney, N.S., **14:**28
See also
Toronto Island Airport

Alberta
Transportation of dangerous goods, provincial legislation **1:**19
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, **12:**18
Federal-provincial agreement, problem, **1:**12, 15, 20-1; **9:**5, 15-20; **12:**19-20
Negotiations, progress, **12:**17-8
Letter, April 29, 1985, **7A:**10

Alberta Disaster Services
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter June 5, 1985, **9:**15-8; **9A:**2-3

Algoma Steel Corp. Ltd.
Icebreaking facilities, **17:**30
St. Lawrence Seaway, use of, **17:**31

Ammonium nitrate
Transportation, now regulated, **5:**18

Arctic regions
Cabinet request, environmental provisions, **17:**15
Icebreaking, **17:**7-9
Shipping
Inuit, contribution, suggestion, **17:**9-10, 13-4
Vessel traffic zones, **17:**8
Waters, offshore, authority to regulate use of, recommendation, **17:**6-9, 15

Argue, Hon. Hazen, Senator (Regina)
Bill C-44, subject-matter, **8:**11-8, 22-3

Asselin, Hon. Martial, Senator (Stadacona)
Bill C-75, subject-matter, **18:**16-7, 26, 31-5

Association des marins de la vallée du St-Laurent
Background information, **19:**19
Bill C-75, subject-matter, objections, **19:**20-1

Association des mines de métaux du Québec inc.
Bill C-75, subject-matter
Canadian Coast Guard, cost recovery, effect, **18:**27-9, 31-3
Study suggested, **18:**28, 30, 33
Privatization of certain services, suggestion, **18:**28, 37

Aéroport des îles de Toronto
Bail, juin 1983
Discussion, paragraphe 14, «conditions spéciales», **14:**19-21
Interdictions, **14:**7
Négociations, **14:**7
Signataires, **14:**6-8
Environnement, questions, **14:**7-8
Exploitation, responsabilités, **14:**11, 15, 25
Gouvernement, dépenses, déficit, **14:**7-8, 15
Règlement de zonage, **14:**12, 19, 23, 26
Passage des terrains de l'aéroport pendant l'hiver, **14:**18, 21-2
Terres, appartenance, **14:**6, 11-2
Tour de contrôle, nouvelle, coût, **14:**7-8
Trafic aérien, genre, volume, **14:**6, 15-6
Trajectoires de vol, **14:**12-3
Transports, ministre, responsabilités, **14:**8, 12, 24-5
Voir aussi
Bill C-76
Commission du havre de Toronto

Aéroports
Lester B. Pearson, aéroport international (Toronto), pilotes, santé déficiente, **8:**29
Sécurité, **8:**34
Contrats, **8:**34
Gendarmerie royale du Canada, révocation, remplacement, **8:**35-6
Sydney, N.-E., **14:**28
Voir aussi
Aéroport des îles de Toronto

Air Transport Association of Canada (ATAC)
Comité sur le transport des marchandises dangereuses, recommandation, **4:**19
Information de base, **4:**17, 20
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur,
Consultations, ministère des Transports, **4:**17-8

Alberta
Transport des marchandises dangereuses, projet de loi, provincial **1:**19
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Accord fédéral-provincial, problème, **1:**12, 15, 20-1; **9:**5, 15-20; **12:**19-20
Négociations, progrès, **12:**17-8
Entrée en vigueur, **12:**18
Lettre, le 29 avril 1985, **7A:**10

Alberta Disaster Services
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 5 juin 1985, **9:**15-8; **9A:**2-3

Algoma Steel Corp. Ltd.
Services de brise-glace, **17:**30
Voie maritime du Saint-Laurent, utilisation, **17:**31

***Aller sans entraves; un guide pour la réforme des transports*, par le ministère des Transports**
Référence, **18:**28, 33; **19:**7

Arctique, région
Brise-glace, **17:**7-9
Cabinet, initiative, habitat, **17:**15

Association des mines de métaux du Québec inc.—*Cont'd*
Bill C-75, subject-matter—*Cont'd*
Services and vessels pooling by Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans suggested, **18:**28, 37
Translation, revision, **18:**30
Membership, **18:**27

Atlantic Marine
See
CN Marine

Atlantic Pilotage Authority
Cost recovery rate, **15:**20
Deficit, 1985, amount, **15:**27

Atlantic provinces
Transportation, subsidies, amount 1985-86, **19:**8

Auditor General, Office
Canadian Coast Guard, operating costs, recovery, **15:**6, 8,13, 17; **20:**6-8; **21:**9, 14, 27
Function, **20:**17-8
St. Lawrence Seaway Authority, tolls depreciation, **20:**17

Auger, Jacques, President, St. Lawrence River Economic Development Council
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **19:**10-8
Statement, **19:**6-10

Australia
Transportation of dangerous goods, licensing of drivers, **12:**14

Aviation safety
See
Air safety

Barootes, Hon. Efstathios William, Senator (Regina-Qu'Appelle)
Bill C-44, subject-matter, **8:**17, 19-22

Bender, P. L., Manager, Marine Regulations, Dominion Marine Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter, discussion, **5:**20-2

Bennet, W. R., Premier, British Columbia
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter, May 9, 1985, **7A:**6

Bielish, Hon. Martha P., Senator (Lakeland)
Bill C-75, subject-matter, **17:**13, 25, 28; **20:**19, 27
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, **7:**11-3; **12:**15-6

Bill C-36 — Act to amend the Aeronautics Act, subject-matter
Amendments proposed, adopted in House of Commons, **8:**30
Discussion
Clause 3.2 — Minister's responsibilities respecting aeronautics, **8:**31-2
Clause 5.5 — Medical and Optometric Information, **8:**29-30, 32-3, 36
Clause 25 — Civil Aviation Tribunal, **8:**36-9
Historical background, **8:**27-30

Arctique, région—*Suite*
Eaux extracôtières, organisme responsable pour utilisation, recommandation, **17:**6-9, 15
Transports maritimes
Inuit, contribution, suggestion, **17:**9-10, 13-4
Trafic maritime, **17:**8

Argue, honorable Hazen, sénateur (Regina)
Bill C-44, teneur, **8:**11-8, 22-3

Asselin, honorable Martial, sénateur (Stadacona)
Bill C-75, teneur, **18:**16-7, 26, 31-5

Association canadienne de normalisation
Camions-citernes, normes, **3:**26

Association canadienne des chefs de police
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Mémoire, **7:**7-8

Association canadienne des chefs de pompiers
Information de base, **5:**23
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Position vis-à-vis, **5:**23-4

Association canadienne des fabricants de produits chimiques
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 10 juin 1985, **9A:**6-9

Association canadienne des pilotes de lignes aériennes
Bill C-36, teneur, rapport médical obligatoire, **8:**29
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, représentation, **4:**20

Association canadienne du camionnage
Information de base, **3:**12-4, 24-5; **4:**16-7
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Lettre, le 3 juin 1985, **7A:**1-3
Mémoire, **3:**6-12
Témoignage, référence, **9:**17
Transports, ministère
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Colloque, participation, **1:**26
Programme de formation, instructeurs, **12:**16

Association canadienne du contrôle du trafic aérien inc.
Convention collective, nouvelle, **8:**33

Association canadienne du gaz comprimé
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, conformité, plan, **9:**21

Association des armateurs canadiens (AAC)
Information de base, **5:**17

Association des grossistes en médicaments du Canada
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 17 mai 1985, **7A:**4

Bill C-36 — Act to amend the Aeronautics Act, subject-matter— *Cont'd*
House of Commons, Standing Committee on Transportation, mandatory medical reporting, discussion, **8:**29-30
Report to Senate without amendment, **8:**6

Bill C-44 — Act to amend the Western Grain Transportation Act, subject-matter
Discussion
Clause 1 — **8:**8,23
Clause 6 — Publication of statement, **8:**8
Clause 7 — Branch line rehabilitation program, **8:**8
Clause 11 — Shipper's portion of rate for certain crop years not to exceed that for 1984-85 year, **8:**7, 9
Clause 14 — Railway companies to hold annual meeting for producer, **8:**8, 23
Historical background, **8:**7
Report to Senate without amendment, **8:**6
Status, **8:**22

Bill C-53, Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act, subject-matter
Purpose, **10:**6, 16
Report to Senate without amendment, **10:**5

Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, subject-matter
The numbers in square brackets refer to sections of the Canada Shipping Act.
Amendments proposed
Clause 13— No person to act in dual capacity, **16:**20
Clause 33— [Section 370(2.1)]— Exemptions and equivalent standards, **16:**19-20
Clause 70—[Section 635.18], new subsection (7), objects clause, proposed, Canadian Merchant Service Guild, **16:** 8-9
Comments, **17:**9, 12, 21, 26, 30; **18:**8, 13, 16, 20, 25; **19:**22; **20:**10
Cabinet, Arctic regions, environmental provisions, **17:**15
Canada Gazette, new regulations, notice period, **15:**5, 12; **17:**21; **18:**20, 22; **19:**20; **20:**10, 18; **21:**8, 17-8, 24
Concerns, **17:**7, 10, 12, 15, 17, 26, 28; **18:**7, 14, 19-20, 24-5, 27-9, 31-3; **19:**9-13, 15-8; **20:**6, 18-20; **21:**17, 25
Consultation, involvement with
Canadian Merchant Service Guild, **16:**12-4
Public, lack of, **16:**18, 21; **17:**18; **18:**27, 33-4; **19:**23; **20:**20, 26, 31
Definitions, **16:**19, 25, 27; **17:**21
Discussion
Clause 4 — Charges relating to navigational services, **15:** 5-6, 11-2, 17; **16:**7, 10-2, 18-9, 21, 27, 29; **17:**9-12, 18-24; **18:**7, 19-20, 25-8, 32-7; **19:**8, 12, 14, 16, 19-21; **20:**6-8, 10-1, 13-4, 18, 21-5; **21:**6-9, 17, 24, 26-7
Coming into effect, January 1988, **15:**6, 12; **18:**8, 20, 25; **19:**21; **20:**18; **21:**7, 24-5
Proclamation, January 1987, **15:**6, 12; **18:**8, 16, 25; **19:** 21; **20:**18; **21:**7, 25
Clause 10 — Certification of Masters and Seamen, **16:**14, 21, 23
Clause 10 — [Section 109(1)]— Definition of "ship", **16:**7
Clause 10 — [Section 109(2)]— Exclusion, **16:**7, 12-4
Clause 27 — [Section 242(1)]— Offences, **19:**23
Clause 70 — Regulations for safe navigation and operation of ships, **16:**7, 13-5
Clause 70 — [Section 635.19(1)]-Offences and punishment, **16:**8 [Section 635.19 (2)]-Defence available in certain cases, **16:**8
Part XX — Pollution prevention and control, **15:**6-7
Part XXI— Civil liability and compensation for pollution, **15:**15-6
End of session, status, **21:**5-6

Association des hôpitaux de l'Ontario
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Règlement, déchets des établissements médicaux, répercussions, **11:**5-6, 18-9

Association des manufacturiers canadiens
Information de base, **3:**27; **4:**12; **9A:**5
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Analyse coûts-avantages, **3:**32-5, 37-8; **13:**42
Critiques
Biens de consommation, **3:**30
Classification, responsabilités, **3:**33
Complexité, **3:**27
Consultations, **3:**28, 30, 38-9
Coûts pour manufacturiers, **3:**27-8
Déchets, expédition, **3:**33-4
Document, expédition, **3:**30-1
Employé, responsabilité, **3:**34
Entrée en vigueur, **3:**27-30, 36-7
Exemption en usine, **3:**32
Formation, exigences de certification, **3:**33
Permis, publication, date, exigences, **3:**35-6
Retours et rejets, **3:**32
Sécurité, effet, **3:**27, 39-43
Services d'urgence, **3:**31-2
Vendeurs étrangers qui expédient au Canada, **3:**33
Instruction, colloques, bulletin, **3:**27
Liste des principaux problèmes que soulève le règlement concernant le transport des marchandises dangereuses
Appendice, **3A:**1-3; **13:**42-3
Discussion, **3:**28-36
Réexamination recommandée, **3:**27; **13:**43
Règlements existants, **3:**31
Table des matières, critique, **11:**8

Association des marins de la vallée du St-Laurent
Bill C-75, teneur, objections, **19:**20-1
Information de base, **19:**19

Association des mines de métaux du Québec inc.
Bill C-75, teneur
Garde côtière canadienne, recouvrement des frais, effet,**18:** 27-9, 31-3
Etude, suggestion, 18:28,30,33
Privatisation de certains services, suggestion, **18:**28, 37
Rédaction, révision, **18:**30
Services et navires, mis en commun par Garde côtière canadienne et le ministère des Pêches et Océans, **18:** 28, 37
Membres, **18:**27

Association des ports et havres du Canada
Membres, **18:**23

Association du barreau canadien
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Opinions, **11:**6, 24
Recommandations, **11:**11-2
Transports, ministère, consultation, **11:**18, 22

Association du transport aérien international
Règles, transport des marchandises, **4:**17

Bill C-75, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend...—*Cont'd*
Governor in Council, making of regulations, **17:**7-8, 10, 12, 14, 16-7, 24-5
House of Commons, Legislative Committee, study, **15:**5, 21-2; **17:**7, 13-4, 17, 26; **18:**16; **20:**10-1
Purpose, **15:**7; **19:**8; **21:**6-7, 9-10, 17, 27
Regulations, motion of reference, **17:**14-5
Review of regulations, **18:**8, 13, 28, 33
Support of philosophy of bill, **15:**22; **16:**7, 20; **18:**7, 10-2, 19, 26; **19:**10-2, 16; **20:**10-3, 19-20; **21:**26
Translation, revision suggested, **18:**30
Witnesses, **15:**22-3

Bill C-76, Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985
Discussion
Clause 4 —Powers of Commissioners, **14:**14, 24, 26
Clause 5 — Expropriation, **14:**9, 13-4, 19-20, 24
Clause 7 — By-laws, **14:**13
House of Commons, Legislative Committee, study, witnesses, **14:**16-9
Purpose, **14:**7, 22-3
Report to Senate without amendment, **14:**5, 27

Birds
Population, Toronto Island Airport, effects, **14:**7, 26-7

Bloome, Terry, Transport of Dangerous Goods Coordinator, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **9:**32-4

Board of Steamship Inspectors
See under
Shipping

Boats and boating
Canadian Coast Guard, services, charges, **15:**12; **16:**18-9, 23, 30-1
Economic activity, amount, **16:**20, 22
Licences, **16:**24, 27
Operators of vessels less than 20 metres, certification, exemption, **15:**6; **16:**18-9, 30-1
Plates, capacity, **16:**24
Registration system, **16:**27-8
Safety program, RIDE-type program suggested, **16:**23
Statistics, **16:**20, 22-5

Bosner, B., Past President, Toronto Fire Chief, Canadian Association of Fire Chiefs
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **5:**24-5

Boyne, Michael, General Traffic Manager, Shipping Federation of Canada
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **6:**16, 18

British Columbia
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, date, **9:**16; **12:**18; **13:**11
Letter, May 9, 1985, **7A:**6
Trucking industry, insurance, provincial scheme, **12:**7

Association Facilité
Voir sous
Assurances

Association médicale canadienne
Bill C-36, teneur, proposition, **8:**29-30

Assurances
Association Facilité, assurances, **11:**36
Assurance
Camionnage, industrie, coûts, effets, **3:**20; **9:**23-4; **11:**30, 32-7, 39; **12:**5-7
Frais, augmentation, **1:**26-7; **11:**31-4
Responsabilité, **3:**19-20; **9:**24-5
Recommandations du Comité, **13:**49-50
Responsabilité civile, pas plus de un million de dollars, **13:**49
Transport maritime, **12:**7-8
Automobile
Commerciale, histoire, **11:**35-6
Système central d'évaluation, **11:**34
Caractère international, **11:**27
Générales
Emplois, nombre, **11:**38
Rendement, **11:**38-9
Sociétés, nombre, **11:**39
Histoire, **11:**27, 36-7
Marché international de réassurance, **11:**27-8
Pertes, **11:**27
Préoccupations
Définition de «sinistre» dans police d'assurance, responsabilité, **11:**28
Frais judiciaires, **11:**28
Jugements des tribunaux et modifications législatives, **11:** 28, 33
Pollution, **11:**28-31, 35, 38; **13:**49-50
Système judiciaire canadien, **11:**28
Protection de l'environnement, loi, Ontario, **11:**30-1; **12:**6
Souscription, statistiques, **11:**27
Réassurance, industrie, **11:**27
Transport des marchandises dangereuses, protection, difficultés, solution possible, **11:**30; **12:**7
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, conséquences, **11:**31-2, 35-8
Transports, ministère, consultations, **11:**32

Atlantique Marine
Voir
CN Marine

Auger, M. Jacques, président, Société de développement économique du Saint-Laurent
Bill C-75, teneur
Discussion, **19:**10-8
Exposé, **19:**6-10

Australie
Transport des marchandises dangereuses, permis de conduire, renseignements, **12:**14

Autochtones
Bill C-75, teneur, inquiétudes, **17:**7-8, 10-2
Inuit, utilisation des eaux et des ressources, participation, **17:**6-9
Voir aussi
Arctique, région

Buchanan, John M., Premier, Nova Scotia
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter, May 14, 1985, **7A:**9

CACP
See
Canadian Association of Chiefs of Police

CANUTEC
See
Canadian Transport Emergency Centre

CASR
see
Civil Air Support for Search and Rescue

CMA
See
Canadian Manufacturers' Association

CMA
See
Canadian Medical Association

CSA
See
Canadian Shipowners Association

CTC
See
Canadian Transportation Committee

CN Marine
Pilotage fees, ferry boats, **18;**18
Reservation system, relocation, **8:**24, 26
Transportation of Dangerous Goods regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter
Difficulties, **5:**21
Ferry boats, **5:**19-22
Insurance, responsibility, **12:**7-8

CN Rail
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Concerns, **5:**6-7, 15-6
Documentation, computer programs, **5:**7, 14
Regulated commodities, United States—Canada, amount, **5:**7, 9
Training, **5:**6-7, 10-2; **9:**13-4

CP Express
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, compliance, **9:**18

CP Rail (CP)
Accidents
Rate, **4:**5
Reporting, **4:**6
Background information, **4:**6, 12
Canadian Manufacturers' Association, relationship, **4:**12; **9A:**5
Maritime services, **4:**16
Safety system, **4:**8-9
Transportation of dangerous goods
Emergency response, capability, **4:**5

Avions
Avions à réaction, interdits à l'aéroport des îles de Toronto, **14:**7, 13
Avions bruyants, interdits à l'aéroport des îles de Toronto, **14:**7
Navigabilité, accréditation, négociations bilatérales, **8:**31-2
Piraterie aérienne, loi, **8:**34

Avions, sécurité
Voir
Sécurité aérienne

BAC
Voir
Bureau d'assurance du Canada

BPC
Voir sous
Marchandises dangereuses, transport

Barootes, honorable Efstathios William, sénateur (Regina-Qu'Appelle)
Bill C-44, teneur, **8:**17, 19-22

Bateaux-pompes
Gouvernement fédéral, aide demandée, **5:**26-7
Voir aussi sous
Saint-Jean, Nouveau-Brunswick
Toronto, Ontario

Bender, M. P. L., directeur de la réglementation maritime, Dominion Marine Association
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **5:**20-2

Bennett, M. W. R., Premier Ministre, Colombie-Britannique
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 9 mai 1985, **7A:**6

Bielish, honorable Martha P., sénateur (Lakeland)
Bill C-75, teneur, **17:**13, 25, 28; **20:**19, 27
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, **7:**11-3; **12:**15-6

Bill C-36—Loi modifiant la loi sur l'aéronautique, teneur
Amendements proposés, acceptés par Chambre des communes, **8:**30
Chambre des communes, Comité permanent des transports, rapport médical obligatoire, discussion, **8:**29
Discussion
Art. 3.2 — Mission, **8:**31-2
Art. 5.5 — Renseignements médicaux et optométriques, **8:**29-30, 32-3, 36
Art. 25 — Tribunal de l'aviation civile, **8:**36-9
Historique, **8:**27-30
Rapport au Sénat sans amendement, **8:**6

Bill C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l' Ouest, teneur
Discussion
Art. 1 — **8:**8,23
Art. 6 — Publication de la déclaration, **8:**8
Art. 7 — Remise en service d'embranchements, **8:**8
Art. 11 — Portion du taux payable par l'expéditeur pour certaines campagnes agricoles plafonnée à celle de la campagne 1984-85, **8:**7, 9
Art. 14 — Assemblée publique annuelle, **8:**8, 23
Historique, **8:**7

CP Rail (CP)—*Cont'd*
Transportation of dangerous goods—*Cont'd*
Precautions, **4:**5
Training, handling, documentation, **4:**5
Volume, statistics, **4:**5, 12-3
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Concerns
Coming into force, **4:**6
Marine transportation, **6:**9
United States, reciprocity, lack of, **4:**6, 11-2
Training, employees involved, number, **4:**6, 9-10, 14

Canada Gazette
Bill C-75, subject-matter, Canadian Coast Guard services, revised charges, publication, **15:**5, 12; **17:**21; **18:**20, 22; **19:**20; **20:**10, 18; **21:**8, 17-8, 24
Transportation of Dangerous Goods Regulations, publication, **1:**11, 14; **2:**22; **4:**6, 10, 19; **5:**15-6; **6:**6-7, 17; **9:**31; **13:**9

Canada lands
Bill C-75, effect, **15:**6; **16:**7, 11

Canada Ports Corporation
Cost recovery, percentage, **15:**19; **20:**14-5
Members, **18:**23
Study, competition, transportation services, **18:**21

Canada Post Corporation
Transportation of dangerous goods, **4:**20-1

Canada Shipping Act
Applicable to small vessels, **16:**18, 20-1
Regulations, vessel design, cargo-type, relationship, **5:**17
Sections 647-655, limitation of liability, **9:**5-6, 25-6; **12:** 7; **13:**23, 25-7
Transportation of dangerous goods regulations, **6:**7, 13-4, 16; **13:**14
See also
Bill C-75, subject-matter

Canadian Air Traffic Control Association Inc.
Collective agreement, new, **8:**33

Canadian Air Transportation Administration
See under
Transport Department

Canadian Airline Pilots Association
Bill C-36, subject-matter, mandatory medical reporting, **8:**29
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, representation, **4:** 20

Canadian Association of Chiefs of Police (CACP)
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, presentation, **7:**7-8

Canadian Association of Fire Chiefs
Background information, **5:**23
Transportation of Dangerous Goods regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter, position on, **5:**; 23-4

Canadian Association of Ports and Harbours
Membership, **18:**23

Bill C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'...—*Suite*
Projet de loi, **8:**22
Rapport au Sénat sans amendement, **8:**6

Bill C-53, Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée, teneur
But, **10:**6, 16
Rapport au Sénat sans amendement, **10:**5

Bill C-75, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, teneur
Les numéros entre parenthèses carrées indiquent les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada.
Amendements proposés
Article 13— Cumul de fonctions, **16:**20
Article 33 [370(2.1)]— Exemptions et normes équivalentes, **16:**19-20
Article 70—[635.18], nouveau paragraphe (7), clause sur les objectifs, proposée, Guilde de la marine marchande du Canada, **16:**8-9
Commentaires, **17:**9, 12, 21, 26, 30; **18:**8, 13, 16, 20, 25; **19:**22; **20:**10
Appui de la philosophie du projet, **15:**22; **16:**7, 20; **18:**7, 10-2, 19, 26; **19:**10-2, 16; **20:**10-3, 19-20; **21:**26
But, **15:**7; **19:**8; **21:**6-7, 9-10, 17, 27
Cabinet, région Arctique, environnement, dispositions, **17:**15
Chambre des communes, Comité législatif, étude, **15:**5, 21-2; **17:**7, 13-4, 17, 26; **18:**16; **20:**10-1
Consultation, intérêt dans
Guilde de la marine marchande du Canada, **16:**12-4
Publique, manque de, **16:**18, 21; **17:**18; **18:**27, 33-4; **19:**23; **20:**20, 26, 31
Définitions, **16:**19, 25, 27; **17:**21
Discussion
Art. 4 — Droits relatifs aux services de navigation, **15:** 5-6, 11-2, 17; **16:**7, 10-2, 18-9, 21, 27, 29; **17:**9-12, 18-24; **18:**7, 19-20, 25-8, 32-7; **19:**8, 12, 14, 16, 19-21; **20:**6-8, 10-1, 13-4, 18, 21-5; **21:**6-9, 17, 24, 26-7
Entrée en vigueur, janvier 1988, **15:**6, 12; **18:**20, 25; **19:**21; **20:**18; **21:**7, 24-5
Exigence, janvier 1987, **15:**6, 12; **18:**8, 16, 25; **19:**21; **20:**18; **21:**7, 25
Art. 10 — Brevets et certificats, **16:**14, 21, 23
Art. 10 — [art. 109(1)] — Définition de navire, **16:**7
Art. 10 — [art. 109(2)] — Exception, **16:**7, 12-4
Art. 70 — Règlements sur la sécurité de la navigation et de l'exploitation des navires, **16:**7, 13-5
Art. 70 — [art.635.19(1)]-Infractions et peine, **16:**8
Art. 70 — [art.635.19(2)]-Défense, **16:**8
Partie XX — Prévention et contrôle de la pollution, **15:**6-7
Partie XXI — Responsabilité civile et indemnisation en matière de pollution, **15:**15-6
Fin de la session, état du projet, **21:**5-6
Gazette du Canada, période avant la présentation de nouveaux règlements,**15:**5, 12; **17:**21; **18:**20, 22; **19:**20; **20:**10, 18; **21:**8, 17-8, 24
Gouverneur en conseil, établissement des règlements, **17:**7-8, 10, 12, 14, 16-7, 24-5
Préoccupations, **17:**7, 10, 12, 15, 17, 26, 28; **18:**7, 14, 19-20, 24-5, 27-9, 31-3; **19:**9-13, 15-8; **20:**6, 18-20; **21:**17, 25
Rédaction, révision, suggestion, **18:**30
Règlements, motion de renvoi, **17:**14-5
Revue des règlements, **18:**8, 13, 28, 33
Témoins, **15:**22-3

Canadian Bar Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Opinions, **11:**6, 24
Recommendations, **11:**11-2
Transport Department, consultations, **11:**18, 22

Canadian Bulk Cargoes Code, **5:**17

Canadian Charter of Rights and Freedoms
Bill C-75, subject-matter, marine traffic regulator, non-compliance with, constitutionality, **16:**8-10

Canadian Chemical Producers' Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter, June 10, 1985, **9A:**6-9

Canadian Coast Guard
Audits, **21:**27
Briefings, periodic, mandatory, suggestion, **18:**8
Budget
Canadian Coast Guard College, **15:**18
Cost recovery
Charges, collection, amounts, **15:**17; **16:**24, 27-30; **17:31; 18:**7, 9,13-5, 20, 22-6, 28-9, 35-6; **20:**6, 13, 15-6, 26; **21:**7, 10, 25
See also below
Services-Cost recovery
Ratio, **15:**17, **16:**23-4
Expenditures
1985-86, total, **15:**17; **16:**23; **20:**7, 16-7
1988-89, forecasted, **21:**19-20
Regional breakdown, recommendation, **19:**10
Search and Rescue, **15:**19; **18:**7, 11-2
Reductions, strategy, effect, **21:**20-4
Financial Administration Act, authority for direct charging, **21:**10
Fisheries and Oceans Department, pooling of services, vessels suggestion, **18:**28, 37
Letter, **16:**14
Ministerial Task Force on Program Review
Examination, independent, recommendation, **19:**10-1
Relationship between mission, budget, reference, **17:**27; **19:**8-9, 11-2
Small vessel sector, direct costs, return, **16:**23
Search and Rescue, liaison, **15:**10-1, 18-9, 23
Services
Aids to navigation, charges, **15:**11; **16:**19; **17:**30; **21:**10
Budget, percentage, **15:**11; **21:**10
St. Lawrence Seaway dividends, **17:**31-2
Vessels, **20:**10-1
Assistance to vessels in non-distress situations, charges, **15:**11; **16:**31-2
Cost recovery, **15:**5-9; **16:**19, 23-31; **20:**12-3, 25-6; **21:7-9, 11**
Appeal to Governor in Council, suggestion, **18:**8, 20; **19:** 22; **20:**9-10; **21:**18
Auditor General, observations, **15:**6, 8,13, 17; **20:**6-8; **21:**9, 13-4, 27
Canada Gazette, regulations, changes, publication, **15:**5, 12; **17:**21; **18:**20, 22; **19:**20; **20:**10, 18; **21:**8, 17-8, 24
Comparison, marine, air, rail modes, **15:**19; **18:**12; **20:**14-5
Concerns
Maritime communities, **15:**8-10, 20-1; **16:**10, 18-9, 26; **17:**11-2; **18:**7, 14, 19-20, 24-5; **19:**9-13, 15-8, 20-1, 24-5; **20:**6, 18-20, 22-3
Mining industry, **18:**27-9, 31-3

Bill C-76, Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto
But, **14:**7, 22-3
Chambre des communes, Comité législatif, étude, témoins, **14:** 16-9
Discussion
Art. 4 — Pouvoirs des commissaires, **14:**14, 24, 26
Art. 5 — Expropriation, **14:**9, 13-4, 19-20, 24
Art. 7 — Règlements, **14:**13
Rapport au Sénat sans amendement, **14:**5, 27

Biphényles polychlorés
Voir sous
Transport des marchandises dangereuses

Bloome, M. Terry, coordonnateur de transport des marchandises dangereuses, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **9:**32-4

Bosner, M. B., ancien président, chef des pompiers de Toronto, Association canadienne des chefs de pompiers
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **5:**24-5

Boyne, M. Michael, directeur du trafic, Shipping Federation of Canada
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **6:**16, 18

Brise-glace
Voir sous
Algoma Steel Corp. Ltd.
Arctique, région
Garde côtière canadienne — Services
Iron Ore Company of Canada
Voie maritime du Saint-Laurent

Buchanan, M. John M., Premier Ministre, Nouvelle-Ecosse
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 14 mai 1985, **7A:**9

Bureau d'assurance du Canada (BAC)
Fonctions, **11:**26
Information de base, **11:**25-6
Publicité, budget, **11:**39
Transports, ministère, consultation, **13:**50

Bureau d'inspection des navires
Voir sous
Transports maritimes

CANUTEC
Voir
Centre canadien d'urgence transport

CASR
Voir
Civil Air Support for Search and Rescue

CCT
Voir
Commission canadienne des transports

Canadian Coast Guard—*Cont'd*
Services—*Cont'd*
Cost recovery—*Cont'd*
Concerns—*Cont'd*
Native peoples, **17:**7-8, 11-2
Consultant's report, available to Committee, suggestion, **20:**6
Consultation with users before implementation, **15:**6, 8, 12-3, 27; **16:**19, 26; **17:**18, 29; **18:**7-8, 27, 33-4; **19:** 20; **20:**20-3, 26, 31
Consultative group, **17:**34; **18:**7, 10-1, 13, 20, 25-6, 28, 34; **21:**7, 9,11-2, 15-6, 25-6
Cross-subsidization, geographical, eliminated, **17:**30-1; **19:**8
Current percentage recovered, **15:**13; **20:**14-5
Revenue, net, additional 1988-89, **15:**6, 9,12-4, 17; **17:** 21-5; **18:**8, 13, 20; **20:**6-7, 15, 18, 24-5; **21:**13, 15-7
Review of impact, suggestion, **18:**8, 13, 28, 30; **19:**9-12, 14, 17, 21; **20:**6, 11-4
Dredging program, **15:**11, 24-5; **16:**28; **17:**20; **18:**20-2; **19:**17, 22; **21:**8-9
Miramichi River, New Brunswick, cost, **21:**14-6
Icebreaking, charges, **15:**11-2, 26-7; **17:**8-9, 29; **18:**14-5, 20, 24, 29; **19:**8; **20:**14, 16-7; **21:**10
Privatization, suggestion, **18:**28, 37; **19:**9-11
Committee on privatization, recommendation, **19:**10
Promulgation, suggestion, **18:**8
"Unnecessary", **17:**28-9

Canadian Compressed Gas Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, compliance plan, **9:**21

Canadian Industrial Traffic League
Transportation of Dangerous Goods Directorate, trianing assistance, **1:**26

Canadian Labour Code
Part IV, extra-provincial truckers, effect, **3:**20

Canadian Marine Rescue Auxiliary
Assistance to Canadian Coast Guard, **16:**29

Canadian Manufacturers' Association (CMA)
Background information, **3:**27; **4:**12; **9A:**5
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council C.P. 1985-147, subject-matter
Cost benefit analysis, proposal, **3:**32-5, 37-8; **13:**18
Criticisms
Classification, responsibilities, **3:**33
Coming into force, **3:**27-30, 35-6
Complexity, **3:**27
Consultations, **3:**28, 30, 38-9
Consumer commodities, **3:**30
Costs to manufacturers, **3:**27-8
Documents, shipping, **3:**30-1
Emergency response planning, **3:**31-2
Employee, liability, **3:**34
Exemptions, in-plant, **3:**32
Foreign vendors shipping into Canada, **3:**33
Permits, publication, date, requirements, **3:**35-6
Returns and rejects, **3:**32
Safety, effect, **3:**27, 39-43
Trianing, certification requirements, **3:**33
Waste shipments, **3:**33-4
Education, seminars, bulletin, **3:**27
Index, criticism, **11:**8

CTCF
Voir sous
Commission canadienne des transports — Comité des transports par chemin de fer

CN Marine
Pilotage, droits, traversiers, **18:**18
Service de réservations, transfert, **8:**24, 26
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C. P. 1985-147, teneur
Assurance, responsabilité, **12:**7-8
Difficultés, **5:**21
Traversiers, **5:**19-22

CN Rail
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Documents, programmes informatiques, **5:**7, 14
Formation, **5:**6-7, 10-2; **9:**13-4
Marchandises réglementées, Etats-Unis — Canada, montant, **5:**7
Préoccupations, **5:**6-7, 15-6

CP Express
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, conformité, **9:**18

CP Rail
Accidents
Rapports, **4:**6
Taux, **4:**5
Association des manufacturiers canadiens, rapport, **4:**12; **9A:**5
Information de base, **4:**6, 12
Sécurité, système, **4:**8-9
Services maritimes, **4:**16
Transport des marchandises dangereuses
Formation, manutention, documentation, **4:**5
Planification des interventions d'urgence, **4:**5
Précautions, **4:**5
Volume, statistiques, **4:**5, 12-3
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Formation, employés, nombre, **4:**6, 9-11, 14
Préoccupations
Entrée en vigueur, **4:**6
Etats-Unis, réciprocité, manque de, **4:**6, 11-2
Transports maritimes, **6:**9

Caisse des réclamations pour pollution marine
Voir
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
Information de base, **15:**14-7

Camionnage
Transports des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Association Facilité, assurances, **11:**36
Assurances, coûts, effets, **3:**20; **9:**23-4; **11:**30, 32-7, 39; **12:**5-7
Régimes provinciaux, **11:**35; **12:**7
Camionneurs à la sauvette, **7:**10-1
Camions-citernes, norme, **3:**26

Canadian Manufacturers' Association (CMA)—*Cont'd*
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in—*Cont'd*
List (A) of Major Problems with the Transportation of Dangerous Goods Regulations
Appended, **3A:**1-3; **13:**18
Discussion, **3:**28-36
Reassessment, recommendation, **3:**27; **13:**18
Regulations, existing, 3:31

Canadian Medical Association (CMA)
Bill C-36, subject-matter, proposals, **8:**29-30

Canadian Merchant Service Guild
Background information, **16:**6-7
Bill C-75, subject-matter
Intent, support, **16:**6, 11-2
Involvement with, consultations, **16:**12-4
Letter *re* Vessel Traffic Services, September 30, 1985, **16:** 14; **16A:**1-3
Objections to, **16:**6-11
Section 635.18, new subsection (7), objects clause, proposed, **16:**8-9
Inuvialuit Development Corporation, Nunasi Corporation, rapport, **10:**10

Canadian National
See
CN Marine
CN Rail

Canadian Owners' and Pilots' Association
Bill C-36, subject-matter, mandatory medical reporting, **8:**29

Canadian Pacific
See
CP Rail

Canadian Ports Corporation
See
Canada Ports Corporation

Canadian Ports under Harbour Commission
Bill C-75, subject-matter
Concerns, **18:**19-20, 25
Letter, December 2, 1985 to House of Commons legislative committee, reference, **18:**19
Support of philosophy of Bill, **18:**19, 26
See also
Individual harbour commissions under cities
Individual port commissions under cities

Canadian Power and Sails Squadron
Boating safety, volunteer organizations, importance, **16:**29

Canadian Shipowners Association (CSA)
Background information, **5:**17

Canadian Standards Association
Tank trucks, standards, **3:**26

Canadian Transport Commission (CTC)
Railway, packaging regulations, **2:**14
Railway Transport Committee, (RTC)

Camionnage—*Suite*
Transports des marchandises dangereuses, règlement pris par le—*Suite*
Industrie
Transport des marchandises dangereuses, règlements, gouvernementaux, **3:**13
Flotte privée, transporteur public, différence, **3:**18-9
Par location, **3:**12, 14, 19
Permis, **7:**9
Préoccupations, **1:**16; **3:**8-12, 14-6
Réglementation, comparaison, transports ferroviaire et aérien **3:**7
Transports, biens de consommation, pourcentage, **3:**7
Transports, ministère, Direction des transports des marchandises dangereuses, collaboration, **3:**9
Volume des marchandises dangereuses, statistiques, **3:**21; **4:**13
Voir aussi
Association canadienne du camionnage

Canadian Owners' and Pilots' Association
Bill C-36, teneur, rapport médical obligatoire, **8:**29

Canadian Ports under Harbour Commission
Bill C-75, teneur
Appui de la philosophie du projet, **18:**19, 26
Lettre, au comité législatif des Communes, 2 décembre 1985, **18:**19
Préoccupations, **18:**19-20, 25
Voir aussi
Commissions du havre aux noms des villes
Commission du port aux noms des villes

Canadian Power and Sails Squadron
Navigation de plaisance, sûreté, organismes bénévoles, importance, **16:**29

Canadien National
Voir
CN Marine
CN Rail

Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC)
Renseignements, documents, **2:**11

Centre national de planification des mesures d'urgence (PUC)
Transports, ministère, marchandises dangereuses, formation, programme mixte, **12:**17

Charbon
Terrains carbonifères, Colombie-Britannique, **8:**11
Transport, voie maritime du Saint-Laurent, **19:**7

Charte canadienne des droits et libertés
Bill C-75, teneur, régulateur du trafic maritime, contravention, constitutionnalité, **16:**8-10

Chemins de fer
Amélioration, **8:**20-1
Chemins de fer, équipement, maintien, **2:**22-3
Demandes, prévisions, **8:**18
Emballage, règlement, **2:**14
Expansion, résultats, **8:**19-20
Formation, **5:**9-11; **12:**21
Limites de vitesse, **9:**23, 33-4
Liste de la composition, **5:**9, 12-3; **7:**13-4

Canadian Transport Commission (CTC)—*Cont'd*
Railway Transport Committee, (RTC)—*Cont'd*
Report (A) of the inquiry into the failure of tank car UTLX 98646 on February 28, 1984 in the Canadian National Railway Company's MacMillan Yard in the Township of Vaughan, Ontario, reference, **1**:17
Safety standards, **1**:17-8; **2**:5; **4**:6-7
Transportation of dangerous goods, regulations, **4**:10,12,15-6 **5**:13-4
St. Lawrence Seaway, pilotage fees, increase, recommendation, **19**:8

Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC)
Information, documentation, **2**:11

Canadian Trucking Association
Background information, **3**:12-4, 24-5; **4**:16-7
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Appearance, reference to, **9**:17
Letter, June 3, 1985, **7A**:1-3
Presentation, **3**:6-12
Transport Department
Transportation of Dangerous Goods Directorate,
Seminar, participation, **1**:26
Training program, industry trainers, **12**:16

Canadian Wheat Board
Transportation of grain, **18**:12-3

Canadian Wholesale Drug Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter, May 17,1985, **7A**:4

Civil Air Support for Search and Rescue (CASR)
Formalization, federal government assistance, **15**:24

Civil Aviation Appeal Tribunal
Establishment proposed, **8**:36-7
Functioning, example, **8**:37-8
Members, qualifications, **8**:39
Powers, **8**:38-9

Clark, P., Past President, Saint John Fire Chief, Canadian Association of Fire Chiefs
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **5**:25-7
Statement, **5**:22-4

Coal
British Columbia, coal lands, **8**:11
Transportation, St. Lawrence Seaway, **19**:7

Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, **5**:17

Commission of Inquiry on Aviation Safety (Dubin Commission)
Recommendations, **8**:27-8, 36

Commodities
See under
St. Lawrence Seaway

Chemins de fer—*Suite*
Marchandises dangereuses
Assurances, **12**:6-7
Entreposage, **4**:14
Transport sur autre parcours, **5**:12; **7**:13-4
Plaques manquantes, **5**:9-10
Réciprocité, Canada-Etats-Unis, **4**:6, 11-2
Rôle, **15**:28-9
Sécurité
Boîtes chaudes, **2**:5
Défaut, **4**:6-8
Fourgons, **2**:5; **4**:7
Voir aussi
CN Rail
CP Rail
Commission canadienne des transports
Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga (Rapport Grange)
Grain de l'Ouest, transport

Civil Air Support for Search and Rescue (CASR)
Gouvernement fédéral, aide officielle, **15**:24

Clark, M. P., ancien président, chef des pompiers de Saint-Jean, Association canadienne des chefs de pompiers
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **5**:25-7
Exposé, **5**:22-4

Code canadien des cargaisons en vrac, **5**:17

Code canadien du travail
Partie IV, camionneurs extra-provinciaux, effets, **3**:20

Code maritime international des marchandises dangereuses,(MIMD Code) **5**:18; **6**:6-10, 13-5
Adoption, avertissement, **5**:18
Différences principales, **9**:11-2

Colombie-Britannique
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Camionnage, assurances, régimes provinciaux, **12**:7
Entrée en vigueur, date, **9**:16; **12**:18; **13**:35
Lettre, le 9 mai 1985, **7A**:6

Commissaires du havre de Toronto, Loi de 1911 sur
Article 19, pouvoirs d'expropriation, **14**:25-6

Commissaires du havre de Toronto, Loi de 1985 sur
Voir
Bill C-76

Commission canadienne des transports (CCT)
Chemins de fer, emballage, règlement, **2**:14
Comité des transports par chemin de fer, (CTCF)
Normes de sécurité, **1**:17-8; **2**:5; **4**:6-7
Rapport d'enquête sur la défaillance du wagon-citerne UTLX 98646 survenue le 28 février 1984 dans la gare de tirage MacMillan de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada dans le canton de Vaughan (Ontario), référence, **1**:17
Transport des marchandises dangereuses, règlement, **4**:10, 12, 15-6, **5**:13-4

Cook, Jerry, General Manager and Chief Executive Officer, Thunder Bay Harbour Commission
Bill C-75, subject-matter,
Discussion, **17:**21-5
Statement, **17:**20

Cook, Robert F., National President, Canadian Merchant Service Guild
Bill C-75, subject-matter, discussion, **16:**12-3, 17-8

Corporation of the City of Thunder Bay
See
Thunder Bay, Corporation of the City of

Coté, Marc-Yvan, Minister of Transportation, Province of Quebec
Bill C-75, subject-matter, Government position, **20:**6-7, 12-3

Council of Boating Organizations of Canada
Background information, **16:**18
Bill C-75, subject-matter
Amendments proposed
Clause 13— No person to act in dual, capacity, **16:**20
Clause 33— Exemptions and equivalent standards, **16:**19
Concerns, **16:**18-9
Consultation, **16:**21, 26-7
Statistics, sources, **16:**22-5

Customs and Excise
See under
National Revenue Department

DMA
See
Dominion Marine Association

Dangerous goods
Transportation
Air regulations, **2:**15; **3:**31
International Air Transport Association, shipping document, **3:**31
Problems, possible solutions, **3:**31
Bridges and tunnels, **1:**23
Emergency response planning, chemical industry, stewardship, program, **3:**31-2
Marine transportation regulations, **2:**14-5; **3:**31; **9:**25-6
PBCs, **3:**8, 11, 13-4, 23-4; **4:**21-2; **11:**12; **12:**6; **13:**9
Rail regulations, **2:**14; **3:**31
Regulations
Provincial, **3:**25-6; **13:**11
Universal code, suggested, **5:**9-10
Road regulations, **1:**22-3; **2:**15, 18; **9:**19
Training programs, technical colleges, institutions, **12:** 13-4
See also
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter

Dangerous Goods Shipping Regulations, **5:**18; **6:**7

Davidson, Peter, Legal Counsel, Shipping Federation of Canada
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **6:**14-7
Statement, **6:**6-14

Commission canadienne des transports (CCT)—*Suite*
Voie maritime du Saint-Laurent, taux de pilotage, augmentation recommandée, **19:**8

Commission canadienne du blé
Transport du grain, **18:**12-3

Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains (Commission (Emmett) Hall)
Recommandations, **8:**10

Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (Commission Dubin)
Recommandations, **8:**27-8, 36

Commission du havre de Toronto
Aéroport des îles de Toronto, exploitation, responsabilités, **14:**11, 15
Commissaires
Contrôle, **14:**9
Expropriation, pouvoirs, **14:**9-14, 19-26
Nominations, **14:**8, 10-1, 15, 18
Finances, **14:**15
Règlements, **14:**7, 13
Rôle, **14:**9-11

Commission du port d'Oshawa
Bill C-75, teneur
Dragage, projet de loi proposé, effet, **18:**20
Garde côtière canadienne, dragage, entente, **18:**22

Commission du port de Thunder Bay
Bill C-75, teneur
Garde côtière canadienne, dragage, négociations, difficultés, **17:**20-2

Commission du port du fleuve Fraser
Voir
Fraser River Harbour Commission

Commission Dubin
Voir
Commission d'enquête sur la sécurité aérienne

Compagnies aériennes
Sécurité, système, prix, **8:**34-5

Conseil consultatif de la sécurité de la marine
Unités de forage mobiles au large des côtes, règlements, **16:** 11

Conseil consultatif national des marchandises dangereuses
Information de base, **4:**12

Conseil des organismes de navigation du Canada
Bill C-75, teneur
Amendements proposés
Art.13— Cumul de fonctions, **16:**20
Art.33— Exemptions et normes équivalentes, **16:**19
Consultation, **16:**21, 26-7
Réserves, **16:**18-9
Information de base, **16:**18
Statistiques, **16:**22-5

Contrôleurs de la circulation aérienne
Bilinguisme, espace aérien entre Moncton et Montréal, transfert du contrôle, **8:**33

Desgagné, Yvan, Vice-President, St, Lawrence River Economic Development Council
St. Lawrence Seaway, fleet not operating, **19:**16

Dofasco
Bill C-75, subject-matter
Concerns, **17:**26, 28
Proposals, **17:**28-9

Dominion Marine Association (DMA)
Background information, **5:**17; **18:**7, 9-10, 18
Bill C-75, subject-matter
Amendments proposed, comments, **18:**8, 13, 16
Concerns, **18:**7, 14
Suggestions, **18:**7-8
Appeal to Governor in Council, **18:**8
Canadian Coast Guard, mandatory periodic briefings by, **18:**8
Clause 4, charges relating to navigational services, promulgation, **18:**8
Consultation with users about costs, amounts charged, services, **18:**7
Regional government-industry consultative body, **18:**8
Review of impact of cost recovery, **18:**8, 13
Supports philosophy of Bill, **18:**7, 10-2
St. Lawrence Seaway, **18:**8-9
Studies
Competition, grain transportation, **20:**8-9
Financial position of member companies, **20:**8

Doubleday, Nancy, Inuit Tapirisat of Canada
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **17:**8-17
Statement, **17:**6-7
Biographical data, **17:**16

Dredging
Government departments, responsibility, **15:**24-6; **16:**28; **17:**20-2; **18:**22
See also
Canadian Coast Guard — Services
Fraser River Harbour Commission
Oshawa Harbour Commission
St. Lawrence Seaway

Dubin Commission
See
Commission of Inquiry on Aviation Safety

Ellison, T. D., General Director, Transport of Dangerous Goods, Transport Department
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **9:**12-28; **12:**5-21
Statement, **9:**11-2

Emergency Planning Canada (EPC)
See
National Emergency Planning Establishment

Energy, Mines and Resources Department
Oil, offshore, mobile offshore drilling units, ships, jurisdiction, **16:**11-4
See also
Canada lands

Contrôleurs de la circulation aérienne—*Suite*
Examen médical, dispositions, Bill C-36, application, **8:**33

Cook, M. Jerry, directeur général et administrateur en chef de la Commission de port de Thunder Bay
Bill C-75, teneur
Discussion, **17:**21-5
Exposé, **17:**20

Cook, M. Robert F., président national, Guilde de la marine marchande du Canada
Bill C-75, teneur, discussion, **16:**12-3, 17-8

Corporation de la Ville de Thunder Bay
Voir
Thunder Bay, Corporation de la Ville de

Coté, M. Marc-Yvan, ministre des Transports, province de Québec
Bill C-75, teneur, gouvernement, position, **21:**6-7, 12-3

DMA
Voir
Dominion Marine Association

Davidson, M. Peter, conseiller juridique, Fédération maritime du Canada
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **6:**14-7
Exposé, **6:**6-14

Déchets
Déchets pathologiques, ou des institutions médicales, définition, manque, **11:**8
Document d'expédition, **2:**12
Etablissements médicaux, répercussions, **11:**5-6, 18-9
Substances infectieuses, exemption, non-exemption, **2:**11-2; **11:**8-9
Voir aussi
Ontario
Pollution

Décret en conseil C.P. 1985-147
Voir
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur

Défense nationale, ministère
Bateaux-pompes, **5:**26
Voir aussi
Recherche et sauvetage

Desgagné, M. Yvan, vice-président, Société de développement économique du Saint-Laurent
Voie maritime du Saint-Laurent, flotte non circulante, **19:**16

Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Voir sous
Transports, ministère

Dofasco
Bill C-75, teneur
Préoccupations, **17:**26, 28
Propositions, **17:**28-9

Environment
Bill C-75, subject-matter, implications, **17:**7, 9

Environment Department
Waste transportation
Federal-provincial requirements, **3:**33-4
United States, agreement, **2:**12

Environmental Protection Agency, United States
Waste transportation, agreement with Environment Department, **2:**12

Estrin, David, Barrister & Solicitor, Canadian Bar Association
Biographical note, **11:**5
Transportation of Dangerous Goods Regulations, interest, representations, contacts about, **11:**17, 22-4
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Book, forthcoming, **11:**6, 11, 15, 22-3
Discussion, **11:**13-24
Statement, **11:**5-13

FCM
See
Federation of Canadian Municipalities

Facility Association
See under
Insurance

Fairbairn, Hon. Joyce, Senator (Lethbridge)
Bill C-53, subject-matter, **10:**8
Transport and Communications, Senate Standing Committee
Motions, **3:**5,44; **7:**6
Witnesses, expenses, payment, **5:**4, 27; **7:**5; **11:**40
Transportation of Dangerous Goods Act, constitutionality,**9:**22
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Alberta Disaster Services, letter, **9:**15-8
CN Rail, regulated commodities, United States — Canada, amount, **5:**9
Coming into force, dates, procedure, **3:**18; **4:**9-11; **5:** 19-20; **6:**16-7; **9:**17, 32-3; **11:**14-5
Enforcement, municipal services, contracting with, possibility, **5:**25
Police, role, **7:**11, 15
Consultations, cooperation, **9:**33
Federal-provincial agreements, co-operation, Alberta, problem, **1:**20-1
Insurance, general, **11:**38
International Civil Aviation Organization, regulations, Canada, adoption, **4:**20
Nordair, PCBs, shipment, **4:**22
Railways, training, **4:**9
Rewriting, **11:**14-5
Shipments, international, status quo, **5:**8
Trucking, **3:**16-7; **9:**33
United States — Canada, reciprocity/lack of, **4:**11-2
Waste, pathological, **11:**20

Dominion Marine Association (DMA)
Bill C-75, teneur
Amendements apportés, commentaires, **18:**8, 13, 16
Appui de la philosophie du projet, **18:**7, 11-2
Préoccupations, **18:**7, 14
Suggestions, **18:**7-8
Appel du gouverneur en conseil, **18:**8
Article 4, droits relatifs aux services de navigation, promulgation, **18:**8
Consultations avec les usagers concernant les coûts, droits, services, vices, **18:**7
Examen des conséquences de recouvrement des coûts, **18:**8, 13
Garde côtière canadienne, séances périodiques d'information obligatoires, **18:**8
Organismes consultatifs régionaux du gouvernement et de l'industrie, **18:**8
Etudes
Concurrence, transport des céréales, **20:**8-9
Sociétés membres, position financière, **20:**8
Information de base, **5:**17; **18:**7, 9-10, 18
Voie maritime du Saint-Laurent, **18:**8-9

Douanes et accise
Voir sous
Revenu national, ministère

Doubleday, Mme Nancy, Inuit Tapirisat du Canada
Bill C-75, teneur
Discussion, **17:**8-17
Exposé, **17:**6-7
Information biographique, **17:**16

Dragage
Départements gouvernementaux, responsabilité, **15:**24-6; **16:** 28; **17:**20-2; **18:**22
Voir aussi
Commission du port d'Oshawa
Fraser River Harbour Commission
Garde côtière canadienne — Services
Voie maritime du Saint-Laurent

Ellison, M. T.D., directeur général, transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **9:**12-28; **12:**5-21
Exposé, **9:**11-2

Energie, Mines et Ressources, ministère
Pétrole, au large des côtes, unités de forage mobiles, navires, juridiction, **16:**11-4
Voir aussi
Terres du Canada

«Environmental Protection Agency», Etats-Unis
Déchets, transport, accord avec ministère de l'Environnement, **2:**12

Environnement
Bill C-75, teneur, implications, **17:**7, 9

Environnement, ministère
Déchets, transport
Etats-Unis, accords, **2:**12
Exigences fédérales-provinciales, **3:**33-4

Falardeau, Claude, Director of Corporate Activities, Iron Ore Company of Canada, Association des mines de métaux du Québec inc.
Bill C-75, subject-matter
Document, *Iron Ore Company of Canada — Surviving in a Global Market, Forum Presentation to the Federal Government*, April 9, 1986, **18:**30-1

Federation of Canadian Municipalities (FCM)
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter, May 13, 1985, **7A:**5

Financial Administration Act
Canadian Coast Guard, authority for direct charging, **21:**10, 17

Fireboats
Federal government, assistance requested, **5:**26-7
See also under
Saint John, New Brunswick
Toronto, Ontario

Fish, James, Executive Director, Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **20:**27-31
Statement, **20:**23-7

Fisheries and Oceans Department
Canadian Coast Guard, pooling of services, vessels suggestion, **18:**28, 37
Dredging, responsibility, **15:**25

Fishermen
Bill C-75, subject-matter, effect, **15:**8-10, 20-1; **16:**10, 18-9, 26; **17:**11-2

Flanagan, Thomas G., Ottawa Police Force, Chairman, Law Amendment Committee, Canadian Association of Chiefs of Police
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **7:**16-7
Statement, **7:**7-8

Fletcher, D. L., Vice-President, Operations, Canadian National
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **5:** 8-16
Statement, **5:**6-8

Foley, T.P., General Manager, Traffic, The Algoma Steel Corp. Ltd.
Bill C-75, subject-matter, discussion, **17:**30-4

Forrestall, Mike, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **15:**8-10, 13-5, 17-8, 21-9; **21:**5-9, 12-27
Statement, **15:** 5-7
Bill C-76
Discussion, **14:**9-10, 13-5, 17-9, 22, 24, 28
Statement, **14:**6-9

Fraser River Harbour Commission
Dredging costs, **18:**22

Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga (Rapport Grange), 1:17; **2:**5, 13, 16, 22; **4:**7-8

Estrin, M. David, avocat, Association du barreau canadien
Note biographique, **11:**5
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **11:**13-24
Exposé, **11:**5-13
Livre, publication prochaine, **11:**6, 11, 15, 22-3
Transport des marchandises dangereuses, règlements, intérêt, présentations, contacts concernant, **11:**17, 22-4

Etats-Unis
Aéronautique, sécurité, infractions, peines, **8:**40
Code of Federal Regulations 49 (CFR 49)
Différences principales, **9:**11-2
Terminaison, **4:**18
Garde côtière, frais, **15:**10
Déchets, lieux d'enfouissement, nettoyage, coûts, **11:**28-9
Grain, transport, taux, versements, réaction, **8:**13-5
Organisation de l'aviation civile internationale, normes, adoption, **4:**18, 24
Péninsule du Niagara, produits chimiques dangereux, élimination, **3:**36-7
Transport
Concurrence, déréglementation, effet sur les transports canadiens, **18:**20-1, 23; **19:**7, 13, 20, 27
Droits de péage, **20:**28
Recouvrement des coûts, taxe, **17:**24-5; **18:**21, 23-4; **19:** 22-3; **20:**19, 25-30
Systèmes, divers, étude, **20:**29-30
Transport des marchandises dangereuses, règlements
Assurances, règlements, conséquences, **12:**5-6
Responsabilité civile, **13:**48-9
Véhicules, assurances, **9:**24
Réciprocité, manque de, **1:**24; **2:**10-11, 13; **3:**10-1;**4:**6, 11-2, **5:**6-7, 16; **6:**13; **7:**9-10; **9:**5, 11-2; **13:**20
Révision, entrée en vigueur, compatibilité, **13:**45

FCM
Voir
Fédération des municipalités du Canada

Fairbairn, honorable Joyce, sénateur (Lethbridge)
Bill C-53, teneur, **10:**8
Transport des marchandises dangereuses, Loi, constitutionnalité, **9:**22
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Accords fédéraux-provinciaux, collaboration
Alberta, problème, **1:**20-1
Alberta Disaster Services, lettre, **9:**15-8
Assurances générales, **11:**38
Camionnage, **3:**16-7; **9:**33
Canadien National, marchandises réglementées, Etats-Unis — Canada, montant, **5:**9
Chemin de fer, formation, **4:**9
Consultations, coopération, **9:**33
Déchets des établissements médicaux, **11:**20
Entrée en vigueur, dates, procédure, **3:**18; **4:**9-11; **5:** 19-20; **6:**16-7; **9:**17, 32-3; **11:**14-5
Application, services municipaux, soumission, possibilité, **5:**25
Police, rôle, **7:**11, 15

Free trade
Canada — United States, St. Lawrence Seaway, charges, effect, **17**:28; **19**:13, 18-9

Freedom to Move: A Framework For Transportation Reform, Department of Transport
Reference, **18**:28, 33; **19**:7

Gagné, Hélène, Legal Council, Insurance Bureau of Canada
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **11**:32, 38
Statement, **11**:25-6

Gagnon, André, lawyer, Department of Transport
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **2**:5, 15; **9**:25-6

Gemmell, E., Manager, Dangerous Goods Commodities, CP Rail
Transportation of Dangerous Goods Regulation made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **4**:10, 14

Gilson Report
See
Western Grain Transportation: report on consultations and recommendations

Gingell, Fred, President, Fraser River Harbour Commission
Bill C-75, subject-matter, discussion, **18**:22-6

Government
Toronto Island Airport, expenditures, deficits, **14**:7-8, 15

Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)
Acting Chairman, issue 18, (May 27, 1986), **18**:6
Bill C-75, subject-matter, **16**:12-4, 20-1, 24-6; **18**:6, 9-10, 18-9, 21, 23-4, 26, 30-1, 36-8; **19**:4, 12-5, 21-3, 25; **20**:20-2
Procedure, **18**:6, 9-10, 18-9, 21, 23, 26, 30-1, 37-8
Bill C-76, discussion, **14**:9, 15-8
Transportation and Communications, Senate Standing Committee Organization meeting, procedure, **1**:6-8
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, **1**:15-6, 21, 23, 27-8; **3**:14-6, 40-3; **6**:14-8; **11**:15-20, 24, 31-2, 36-8, 40
Procedure, **11**:40

Grain
Dominion Marine Association, study, grain transportation, competition, **20**:8-9
Transportation, St. Lawrence Seaway, **8**:25; **17**:32; **18**:12-3; **19**:7, 14-5; **20**:8-9, 23-4

Grain Handling and Transportation Commission (Hall (Emmett) Commission)
Recommendations, **8**:10

Grain transportation
Western
Administration
Grain Transportation Agency Administrator, recommendation, **8**:8
Senior Grain Transportation Committee, members, **8**:8, 23-4

Fairbairn, honorable Joyce, sénateur (Lethbridge)—*Suite*
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le—*Suite*
Envois internationaux, statu quo, **5**:8
Etats-Unis — Canada, réciprocité, manque de, **4**:11-2
Nordair, BPC, expédition, **4**:22
Organisation de l'aviation civile internationale, règlements, adoption par le Canada, **4**:20
Réécriture, **11**:14-5
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent,
Motions, **3**:5, 44; **7**:6
Témoins, frais, **5**:4, 27; **7**:5; **11**:40

Falardeau, M. Claude, directeur des affaires de l'entreprise, Iron Ore Company of Canada, Association des mines de métaux du Québec inc
Bill C-75, teneur
Document, *Iron Ore Company of Canada — Surviving in a Global Market, Forum Presentation to the Federal Government*, 9 avril 1986, **18**:30-1

Fédération canadienne des municipalités (FCM)
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 13 mai 1985, **7A**:5

Fédération maritime du Canada
Information de base, **6**:6
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, exposé, **6**:6-14

Fish, M. James, directeur exécutif, Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan
Bill C-75, teneur
Discussion, **20**:27-31
Exposé, **20**:23-7

Flanagan, M. Thomas G., Police d'Ottawa, président du comité des amendements aux lois, Association canadienne des chefs de police
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **7**:16-7
Exposé, **7**:7-8

Fletcher, M. D. L., vice-président des opérations, Canadien National
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **5**:8-16
Exposé, **5**:6-8

Foley, M. T.P., directeur général, circulation, The Algoma Steel Corp. Ltd.
Bill C-75, teneur, discussion, **17**:30-4

Forrestall, M. Mike, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports
Bill C-75, teneur
Discussion, **15**:8-10, 13-5, 17-8, 21-9; **21**:5-9, 12-27
Exposé, **15**:5-7
Bill C-76
Discussion, **14**:9-10, 13-5, 17-9, 22, 24, 28
Exposé, **14**:6-9

Fraser River Harbour Commission
Dragage, frais, **18**:22

Grain transportation—*Cont'd*
Western—*Cont'd*
Crow Benefit
Livestock industry, position, **8:**14-6
Method of payment, **8:**10, 16
United States, reaction to, **8:**13-5
Preparation of grain, **8:**21-2
Railways
Branch line rehabilitation program, **8:**8
Companies, annual meetings for producers, **8:**8, 23
Difficulties, **8:**20-1
Turn-around time, **8:**21
Hopper cars, **8:**22-3
Improvements, **8:**20-1
Investment plans, annual statements, **8:**8, 18-9, 23
Prince Rupert grain terminal, **8:**20, 25
Rates
Ceiling, establishment, **8:**7, 9,11-6, 19
Volume (tonnage cap), **8:**7-8
Review, **8:**9-11, 13-7
Volume, St. Lawrence Seaway, **8:**25; **17:**32; **18:**12-3
See also
Bill C-44 — Act to amend the Western Grain Transportation Act, subject-matter
Grain Handling and Transportation Commission (Hall (Emmett) Commission)
Western Grain Transportation: report on consultations and recommendations (Gilson Report)

Grange Report
See
Mississauga Railway Accident Inquiry

Great Lakes
Reserved for American and Canadian vessels, suggestion, **19:**24
Vessels, foreign owned, percentage, **19:**27-8

Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan
Background information, **20:**23-4
Bill C-75, subject-matter, suggestions, **20:**25-6
Canadian Coast Guard, cost recovery, tolls, resolution adopted, Annual meeting October 1985, **20:**24
St. Lawrence Seaway, tolls, opposition, **20:**24

Great Lakes Pilotage Authority, Limited
Cost recovery rate, **15:**20
Deficit, 1985, amount, **15:**27

Great Lakes Waterways Development Association
Background information, **20:**5-6
Bill C-75, subject-matter
Cost recovery, recommendation, **20:**8
Opposition, **20:**6
St. Lawrence Seaway Authority, meetings with, **20:**9

Grimshaw Trucking and Distributing Company
Northern Transportation Company Limited, relationship, **10:**6

Hall (Emmett) Commission
See
Grain Handling and Transportation Commission

Hall, T. Norman, President, Dominion Marine Association
Bill C-75, subject-matter
Brief, **18:**6-9

GRC
Voir
Gendarmerie royale du Canada

Gagné, Mme Hélène, conseillère juridique, Bureau d'assurance du Canada
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **11:**32, 38
Exposé, **11:**25-6

Gagnon, M. André, avocat, ministère des Transports
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **2:**5, 15; **9:**25-6

Garde côtière canadienne
Administration financière, Loi sur, frais, autorité pour imposition, **21:**10
Budget
Collège de la Garde côtière, **15:**18
Dépenses
1985-86, **15:**17; **16:**23; **20:**7, 16-7
1988-89, prévision, **21:**19-20
Répartition régionale recommandée, **19:**10
Recherche et sauvetage, **15:**19; **18:**7, 11-2
Recouvrement des frais
Administration des sommes, **15:**17; **16:**24, 27-30; **17:**31; **18;**7, 9,13-5, 20, 22-6, 28-9, 35-6; **20:**6, 13, 15-6, 26; **21:**7, 10, 25
Voir aussi plus bas
Services — Recouvrement des frais
Ratio, **15:**17; **16:**23-4
Réductions, stratégie, effet, **21:**20-4
Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes
Groupe d'étude indépendant, recommandation, **19:**10-1
Navigation de plaisance, frais, remboursement, référence, **16:**23
Rapport entre mission et budget, référence, **17:**27; **19:** 8-9, 11-2
Lettre, **16:**14
Pêches et Océans, ministère, services, navires mis en commun, suggestion, **18:**28, 37
Plaques d'immatriculation, capacité, délivrance, **16:**24
Recherche et sauvetage, liaison, **15:**10-1, 18-9, 23
Séances périodiques obligatoires, suggestion, **18:**8
Services
Aide aux navires non en détresse ou en danger, **15:**11; **16:**31-2
Aides à la navigation, frais, **15:**11; **16:**19; **17:**30; **21:**10
Budget, pourcentage, **15:**11; **21:**10
Navires, **20:**10-1
Voie maritime Saint-Laurent, dividendes, **17:**31-2
Brise-glace, services, frais, **15:**11-2, 26-7; **17:**8-9, 29; **18:**14-5, 20, 24, 29; **19:**8; **20:**14, 16-7; **21:**10
Dragage, programme, **15:**11, 24-5; **16:**28; **17:**20; **18:** 20-2; **19:**17, 22; **21:**8-9
Rivière Miramichi, Nouveau-Burnswick, coût, **21:**14-6
«Inutiles», **17:**28-9
Privatisation, suggestion, **18:**28, 37; **19:**9-11
Comité de privatisation, recommandation, **19:**10
Recouvrement des frais, **15:**5-9; **16:**19, 23-31; **20:**12-3, 25-6; **21:**7-9, 11
Appel au gouverneur en conseil, suggestion, **18:**8, 20; **19:**22; **20:**9-10; **21:**18
Comparaison, opérations aériennes, maritimes, **15:**19; **18:**12; **20:**14-5
Consultant, rapport, suggestion, **20:**6
Consultation avec usagers, **15:**6, 8,12-3, 27; **16:**19, 26; **17:**18, 29; **18:**7-8, 27, 33-4; **19:**20; **20:**20-3, 26, 31

Hall, T. Norman, President, Dominion Marine Association—*Cont'd*
Bill C-75, subject-matter—*Cont'd*
Discussion, **18:**9-18
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Brief, **5:**17-9
Discussion, **5:**19-22

Heiss, W., Legal Council, Department of Transport
Bill C-53, subject-matter, **10:**11-6

Highways, regulations, responsibility, 2:15; **13:**10

Howard, John, Special Project Officer, Policy and Strategic Planning (Air), Department of Transport
Bill C-76, discussion, **14:**12-3, 15-8, 21-2, 25

Huxley, T., Legal Council, Canadian Manufacturers' Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **3:**36-43
Statement, **3:**28-36

IATA
See
International Air Transport Association

IBC
See
Insurance Bureau of Canada

ICAO
See
International Civil Aviation Organization

IDC
See
Inuvialuit Development Corporation

IMDG Code
See
International Maritime Dangerous Goods Code

IMO
See
International Maritime Organization

IOC
See
Iron Ore Company of Canada

Icebreaking
See under
Algoma Steel Corp. Ltd.
Arctic regions
Canadian Coast Guard — Services
Iron Ore Company of Canada
St. Lawrence Seaway

Garde côtière canadienne—*Suite*
Services—*Suite*
Recouvrement des frais—*Suite*
Voir aussi plus bas
Groupe consultatif
Examen des conséquences, suggestion, **18:**8, 13, 28, 30; **19:** 9-12, 14, 17, 21; **20:**6, 11-4
Gazette du Canada, règlements, changements proposés, publication, **15:**5, 12; **17:**21; **18:**20, 22; **19:**20; **20:**8, 18; **21:**8, 17-8, 24
Groupe consultatif, **17:**34; **18:**7, 10-1, 13, 20, 25-6, 28, 34; **21:**7, 9,11-2, 15-6, 25-6
Inquiétudes
Autochtones, **17:**7-8, 10-2
Communauté maritime, **15:**8-10, 20-1; **16:**10, 18-9, 26; **17:**11-2; **18:**7, 14, 19-20, 24-5; **19:**9-13, 15-8, 20-1, 24; **20:**6, 18-20, 22-3
Mines, industrie, **18:**27-9, 31-3
Interfinancement entre les régions, élimination, **17:**30-1; **19:**8
Montant de recouvrement courant, **15:**13; **20:**14-5
Promulgation, suggestion, **18:**8
Recettes additionnelles 1988-89, **15:**6, 9,12-4, 17; **17:** 21-5; **18:**8, 13, 20; **20:**6-7, 15, 18, 24-5; **21:**13, 15-7
Vérificateur général, observations, **15:**6, 8,13, 17; **20:** 6-8; **21:**9, 14, 27
Vérifications, **21:**27

Gazette du Canada
Bill C-75, teneur, Garde côtière canadienne, services, droits publiés, **15:**5, 12; **17:**21; **18:**20, 22; **19:**20; **20:**10, 18; **21:**8, 17-8, 24
Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, publication, **1:**11, 14; **2:**22; **4:**6, 10, 19 **5:**15-6: **6:**6-7, 17; **9:**31; **13:**33

Gemmell, M. E., administrateur des services aux marchandises dangereuses, CP Rail
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **4:**10, 14

Gendarmerie royale du Canada (GRC)
Aéroports, sécurité
Agents, révocation, remplacement, **8:**35-6
Agents spéciaux, salaire, **8:**35

Gilson, Rapport
Voir
Transport des grains dans l'Ouest, rapport sur les consultations et les recommandations

Gingell, M. Fred, président, Fraser River Harbour Commission
Bill C-75, teneur, discussion, **18:**22-6

Gouvernement
Aéroport des îles de Toronto, dépenses, déficit, **14:**7-8, 15

Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)
Bill C-75, teneur, **16:**12-4, 20-1, 24-6; **18:**6, 9-10, 18-9, 21, 23-4, 26, 30-1, 36-8; **19:**4, 12-4, 21-3, 25; **20:**20-2
Procédure, **18:**6, 9-10, 18-9, 21, 23, 26, 30-1, 37-8
Bill C-76, discussion, **14:**9, 15-8
Président suppléant, fascicule 18, le 27 mai 1986, **18:**6
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, **1:**15-6, 21, 23, 27-8; **3:**14-6, 40-3; **6:**14-8; **11:**15-20, 24, 31-2, 36-8, 40
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Réunion d'organisation, procédure, **1:**6-8

Insurance
Automobile insurance
Central appraisal system, **11:**34
Commercial, history, **11:**35-6
Concerns
Court awards, legislation changes, **11:**28, 33
Defence costs, **11:**28
Definition of "occurrence" in liability policy, **11:**28
Judicial environment, Canadian, **11:**28
Pollution, **11:**28-31, 35, 38; **13:**24-5
Costs, effect, **1:**26-7; **11:**31-4
Environmental protection legislation, Ontario, **11:**30-1, **12:**6
Facility Association, **11:**36
General insurance
Companies, number, **11:**39
Employees, number, **11:**38
Equity, return, **11:**38-9
History, **11:**27, 36-7
International aspects, **11:**27
International reinsurance market, **11:**27-8
Liability, **3:**19-20; **9:**24-5
Recommendations of Committee, **13:**24-5
Third-party, not over, 1 million, **11:**25-40
Losses, **11:**27
Marine transportation, **12:**7-8
Transport Department, consultation, **11:**32
Transportation of dangerous goods, coverage, problems, possible solutions, **11:**30; **12:**7
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, effect, **11:**31-2, 35-8
Trucking, industry, **3:**20; **9:**23-4; **11:**30, 32-7, 39; **12:** 5-7
Underwriting, statistics, **11:**27
Reinsurance industry, **11:**27,

Insurance Bureau of Canada (IBC)
Advertising budget, **11:**39
Background information, **11:**25-6
Functions, **11:**26
Transport Department, consultation, **13:**25

International Air Transport Association (IATA)
Rules, air cargo, **4:**17

International Association of Great Lakes Ports
United States, transportation ad valorem tax, presentation, reference to, **18:**24

International Civil Aviation Organization (ICAO)
Annex 18, Canada signatories, **4:**19
Rules, **4:**17
Canada, adoption, **4:**19-20, 24; **13:**20
United States, adoption, **4:**18, 24

International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code), 5:18; **6:**6-10, 13-5
Adoption cautioned, **5:**18
Differences, principal, **9:**11-2

International Maritime Organization (IMO)
Bill C-75, subject-matter, inter-relationship, **15:**6-7
Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, **5:**17

Inuit Tapirisat of Canada
Background information, **17:**6
Bill C-75, subject-matter
Concerns, **17:**7, 10, 12
House of Commons Legislative Committee, presentation, **17:**7, 13-4

Inuvialuit Development Corporation (IDC)
History, **10:**7

Grain
Dominion Marine Association, étude de concurrence dans le transport du grain, **20:**8-9
Transport, voie maritime du Saint-Laurent, **8:**25; **17:**32; **18:**12-3; **19:**7, 14-5; **20:**8-9, 23-4

Grain de l'Ouest, transport
Administration
Administrateur de l'Office du transport du grain, recommandation, **8:**8
Comité supérieur du transport du grain, membres, **8:**8, 23-4
Chemins de fer
Amélioration, **8:**20-1
Compagnies, assemblée publique annuelle, **8:**8, 23
Embranchements, programme de remise en service, **8:**8
Difficultés, **8:**20-1
Temps de rotation, **8:**21
Investissements, projets, déclarations annuelles, **8:**8, 18-9, 23
Prince Rupert, port céréalier, **8:**20, 25
Wagons-trémies, **8:**22-3
Examen, **8:**9-11, 13-7
Nid-de-Corbeau
Bétail, industrie, effet, **8:**14-6
Etats-Unis, réaction à, **8:**13-5
Mode de versement, **8:**10, 16
Préparation du grain, **8:**21-2
Taux
Plafond, établissement, **8:**7, 9,11-6, 19
Volume (tonnage maximum), **8:**7-8
Voie maritime du Saint-Laurent, **8:**25; **17:**32; **18:**12-3
Voir aussi
Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains (Commission (Emmett) Hall)
Transport des grains dans l'Ouest; rapport sur les consultations et recommandations (Rapport Gilson)

Grain de l'Ouest, transport, Loi modifiant
Voir
Bill C-44

Grands Lacs
Navires étrangers, pourcentage, **19:**27-8
Réservation pour navires américains et canadiens, suggestion, **19:**24

Grange, Rapport
Voir
Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga

Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan
Bill C-75, teneur, suggestions, **20:**25-6
Garde côtière canadienne, recouvrement des frais, péages, résolution adoptée à l'assemblée annuelle d'octobre 1985, **20:**24
Information de base, **20:**23-4
Voie maritime du Saint-Laurent, péages, opposition, **20:**24

Great Lakes Waterways Development Association
Bill C-75, teneur
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, réunion, **20:**9
Opposition, **20:**6
Recouvrement des coûts, recommandation, **20:**8
Information de base, **20:**5-6

Grimshaw Trucking and Distributing Company Limited
Société des transports du Nord Limitée, rapport, **10:**6

Inuvialuit Development Corporation (IDC)—*Cont'd*
Northern Transportation Company Limited, sale, agreement in principle, **10:**6

Iron Ore Company of Canada (IOC)
Amounts of concentrates, pellets shipped, 1985, **18:**27
Icebreakers, use of services, **18:**32
Iron Ore Company of Canada — Surviving in a Global Market, Forum Presentation to the Federal Government, April 9, 1986, document, **18:**4-5, 30-1
Operating costs, reduction, **18:**34-5
Presentation, status of iron ore industry in Canada, **18:**33
St. Lawrence Seaway, use **18:**31-2

Iron ores
Pellets, transportation, United States, **17:**27
St. Lawrence Seaway, transportation, **18:**7; **19:**7

Justice Department
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Amendments, preparation, **4:**19; **6:**6
Consultation, **3:**40; **11:**23
Development of standards, **1:**25-6
Jurisdiction, **1:**15
Permits of equivalent level of safety, **1:**25

Kelsall, J. P., Vice-President, Operation and Maintenance, CP Rail
Transportation of Dangerous Goods, Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **4:**6-17
Statement, **4:**5-6

LTL Trucking Companies
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, compliance, **9:**18

Labour Department
Workplace Hazardous Materials Information System Program, consultation, **3:**39

Labrador
Waters, environmental protection, **17:** 9

Lafleur, R.S., Assistant Administrator, Aviation Regulation, Department of Transport
Bill C-36, subject-matter, discussion, **8:**38-40

Langlois, Hon. Léopold, Senator (Grandville), Committee Chairman
Bill C-36, subject-matter
Procedure, **8:**27, 30, 36, 40
Bill C-44, subject-matter
Procedure, **8:**7, 11, 18, 22-3, 26
Bill C-53, subject-matter, **10:**12-5
Procedure, **10:**6, 8,16
Bill C-75, subject-matter, **16:**29, 32; **17:**13-5, 24; **20:**12-3, 16-7; **21:**2, 7-9, 11, 26
Procedure, **16:**6, 12, 14, 32; **17:**6, 13, 15, 17, 19, 25-6, 34; **19:**6, 10, 18-9, 23, 29-30; **20:**5, 12, 19-20, 23, 31
Canada Shipping Act, **9:**25-6; **12:**7
Transport and Communications, Senate Standing Committee
Letter to premiers and commissioners, replies, **3:**6; **9:**11
Organization meeting, procedure, **1:**6-10

Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes (Nielsen, groupe de travail)
Garde côtière canadienne
Groupe indépendant recommandé par la Société de développement économique du Saint-Laurent, **19:**10-1
Navigation de plaisance, frais, remboursement, **16:**23
Rapport entre mission et budget, référence, **17:**27; **19:** 8-9, 11-2
Groupe d'étude sur le transport, **17:**33

Guilde de la marine marchande du Canada
Bill C-75, teneur
Article 635.18, nouveau paragraphe (7), clause sur les objectifs, proposée, **16:**8-9
Intérêt dans, consultation, **16:**12-4
Lettre concernant le Règlement sur le trafic maritime, le 30 septembre 1985, **16:**14; **16A:**1-3
Objections, **16:**6-11
Teneur, appui, **16:**6, 11-2
Information de base, **16:**6-7
Inuvialuit Development Corporation, Nunasi Corporation, rapport, **10:**10

Hall (Emmett), commission
Voir
Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains

Hall, M. T. Norman, président, Dominion Marine Association
Bill C-75, teneur
Discussion, **18:**9-18
Exposé, **18:**6-9
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **5:**19-22
Exposé, **5:**17-9

Heiss, M. W., conseiller juridique, ministère des Transports
Bill C-53, teneur, discussion, **10:**11-6

Howard, M. John, agent de projets spéciaux, politiques et planification stratégiques (Air), ministère des Transports
Bill C-76, discussion, **14:**12-3, 15-8, 21-2, 25

Huxley, M. T., conseiller juridique, Association des manufacturiers canadiens
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **3:**36-43
Exposé, **3:**28-36

IDC
Voir
Inuvialuit Development Corporation

IOC
Voir
Iron Ore Company of Canada

International Association of Great Lakes Ports
Etats-Unis, taxe sur la valeur, présentation, référence, **18:**24

Langlois, Hon. Léopold, Senator (Grandville), Committee...—*Cont'd*
Transport and Communications, Senate Standing Committee—*Cont'd*
Witnesses, expenses, payment, **5:**27; **11:**40; **19:**30
Transportation of Dangerous Goods Act, **7:**16; **11:**24, 34-5; **12:**17
Study, seminar, September 12, 1985,**11:**24-5
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147,subject-matter
Air Transport Association of Canada, background information, **4:**20
Amendments, forthcoming, **5:**15-6; **6:**17
Canadian Trucking Association, background information, **4:**16
Carrier, definition, **4:**20
Coming into force, date, procedure, **4:**13; **6:**19; **7:**18-9; **9:**22; **12:**18
Enforcement, **7:**16; **12:**19
Insurance, problems, **11:**38; **12:**7
Marine transportation, **5:**22; **12:**8-13
Mazankowski, Hon. D., testimony, reference, **9:**21-2
Motor Vehicle Transport Act, **12:**20
Offences, ticketing (Part XIV) forthcoming, **2:**22
Ontario, transportation of dangerous goods, requirements, **7:**13
Packaging, **1:**27
Procedure, **1:**10-1, 13, 22, 28; **2:**5, 8,10, 12, 14-23; **3:**6, 12, 16, 24, 26-7, 44; **4:**5-6, 11, 17, 26; **5:**8, 13-7; **6:**6, 14, 19; **7:**6-7, 19; **9:**11-2, 26, 28, 32, 34; **11:**5, 25-6, 35-6, 40; **12:**5, 7,9, 13, 21
Railways, **4:**14
Safety requirements, aircraft pilot notification, **2:**15
Status of Negotiations Between the U. S. and Canada as to Reciprocity of Regulatory Requirements, document, **5:**16
Training, **1:**26; **3:**26; **4:**14; **12:**13-4, 16-7
Transportation of dangerous goods, provincial regulations, **3:**25-6
Trucking, **3:**26

Langlois, Trudeau, Tourigny, Avocats
Correspondence *re* Vessel Traffic Services Regulations, September 30, 1985, **16:**14: **16A:**1-3

Laurentian Pilotage Authority
Cost recovery rate, **15:**20
Deficit, 1985, amount, **15:**27

Leitch, J.D., Vice-Chairman, Great Lakes Waterways Development Association
Bill C-75, subject-matter, discussion, **20:**8-9, 20-1

Lindsay, G. E., Vice-President, Government Affairs, Air Transport Association of Canada
Transportation of Dangerous Goods regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **4:**20-6
Statement, **4:**17-20

Lloyd, Gordon, Director of Legislation and Technical Group, Canadian Manufacturers' Association
Transportation of Dangerous Goods, Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **3:**37-8

Lunn, C. Ray, Chairman, Oshawa Harbour Commission
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **18:**22, 26
Statement, **18:**19-21

MODU
See
Mobile Offshore Drilling Units

Ile-du-Prince-Edouard
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Entrée en vigueur, **12:**18
Lettres
Le 6 mai 1985, **7A:**13
Le 17 juin 1985, **9A:**4

Inuit Tapirisat du Canada
Bill C-75, teneur
Chambre des communes, comité législatif, témoignage, **17:**7, 13-4
Préoccupations, **17:**7, 10, 12
Information de base, **17:**6

Inuvialuit Development Corporation (IDC)
Historique, **10:**7
Société des transports du nord Limitée, vente, libellé de l'accord, **10:**6

Iron Ore Company of Canada (IOC)
Brise-glace, service, utilisation, **18:**32
Coûts d'opération, diminution, **18:**34-5
Iron Ore Company of Canada — Surviving in a Global Market, Forum Presentation to the Federal Government of Canada, 9 avril 1986, **18:**4-5, 30-1
Présentation, situation de l'industrie du fer au Canada, **18:** 33
Tonnes de concentrés, boulettes de fer expédiées, 1985, **18:** 27
Voie maritime du Saint-Laurent, utilisation, **18:**31-2

Justice, ministère
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Amendements, préparation, **4:**19; **6:**6
Consultation, **3:**40; **11:**23
Elaboration des normes, **1:**25-6
Juridiction, **1:**15
Permis du niveau équivalent de sécurité, **1:**25

Kelsall, M. J. P., vice-président, opération et entretien, CP Rail
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **4:**6-17
Exposé, **4:**5-6

LTL Transport Routier
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, conformité, **9:**18

Labrador
Eaux, protection de l'environnement, **17:**9

Lafleur, M. R.S. administrateur adjoint, réglementation aérienne, ministère des Transports
Bill C-36, teneur, discussion, **8:**38-40

Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville), président du comité
Bill C-36, teneur, procédure, **8:**27, 30, 36, 40
Bill C-44, teneur, procédure, **8:**7, 11, 18, 22-3, 26
Bill C-53, teneur, **10:**12-5
Procédure, **10:**6, 8,16
Bill C-75, teneur, **16:**29, 32; **17:**13-5, 24; **20:**12-3, 16-7; **21:**2, 7-9, 11, 26
Procédure, **16:**6, 12, 14, 32; **17:**6, 15, 13, 17, 19, 25-6, 34; **19:** 6, 10, 18-9, 23, 29-30; **20:**5, 12, 19-20, 23, 31

McAllister, J., Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **17**:28-30, 32-3
Statement, **17**:26-8

McCabe, John T., Ontario Provincial Police, Provincial Co-ordinator for Handling of Dangerous Goods, Canadian Association of Chiefs of Police
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **7**:8-18

McCormick, R., Chairman of Automobile Committee, and Chief Executive Officer of Chateau Insurance Company
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C.1985-147, subject-matter
Discussion, **11**:37-9
Statement, **11**:35-6

MacDonald, Hon. Finlay, Senator (Halifax)
Bill C-36, subject-matter, **8**:30-1, 36-9
Bill C-75, subject-matter
Amendments proposed, comments, **17**:9
Arctic regions, **17**:8-10
Canada Ports Corporation, cost recovery percentage, **20**:15
Canadian Coast Guard, services, **15**:9, 17-8; **16**:23-30; **17**:9-10, 23-5, 29, 34 **20**:14-6, 18, 22; **21**:5-7, 18-20
Council of Boating Organizations of Canada, **16**:22-6
Doubleday, Mrs. Nancy, biographical data, **17**:16
Procedure, **15**:18, 21; **17**:6, 13, 15, 25; **20**:12-3, 27; **21**:27
Purpose, **21**:6
St. Lawrence Seaway, **17**:22, 24
St. Lawrence Seaway Authority, cost recovery, **20**:15
Search and Rescue, **16**:32
Ship Source Oil Pollution Fund, **15**:13-4, 16
Shipping, Vessel Traffic Services, **16**:14-5, 17; **17**:30
United States, transportation, taxation, **20**:30
Bill C-76, **14**:10, 16, 18, 20-1, 24, 26-7
Ministerial Task Force on Program Review, **17**:33
Transport and Communications, Standing Senate Committee
Motion, **3**:5
Procedure, **9**:12
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, **3**:21, 25, 38-40; **4**:12-3, 25-6; **5**:19; **7**:18; **9**:18-22, 26-7

Macdonald, Hon. John M., Senator (Cape Breton)
Bill C-36, subject-matter, **8**:36
Bill C-44, subject-matter, **8**:7, 26
Bill C-75, subject-matter, **15**:10-3, 18, 22; **16**:23-4; **18**:9-10, 14, 16, 18, 26, 31; **20**:12-3
Bill C-76, **14**:27-8
Transport and Communications, Senate Standing Committee
Letter to premiers and territorial commissioners, replies, **3**:6
Motions, **2**:4; **18**:6
Organization meeting, procedure, **1**:6-10
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Air transportation, **4**:23-4
CP Rail, **4**:6, 16
Canadian National, documentation, computer programs, **5**:14
Canadian Trucking Association, **3**:12-3, 24-5
Coming into force, dates, procedure, **1**:13; **2**:23; **12**:8
Comparison, present, new regulations, **5**:13-4
Definitions, **2**:5

Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville), président...— *Suite*
Marine marchande du Canada, Loi sur, **9**:25-6; **12**:7
Transport des marchandises dangereuses, Loi, **7**:16; **11**:24, 34-5; **12**:17
Etude, colloque, le 12 septembre 1985, **11**:24-5
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Air Transport Association of Canada, information de base, **4**:20
Amendements, en préparation, **5**:15-6; **6**:17
Association canadienne du camionnage, **4**:16
Assurances, industrie, difficultés, **11**:38; **12**:7
Camionnage, **3**:26
Chemin de fer, **4**:14
Contraventions (Partie XIV) en préparation, **2**:22
Emballage, **1**:27
Entrée en vigueur, **4**:13; **6**:19; **7**:18-9; **9**:22; **12**:18
Application **7**:16; **12**:19
Formation, **1**:26; **3**:26; **4**:14; **12**:13-4, 16-7
Mazankowski, honorable D., témoignage, référence, **9**:21-2
Ontario, transport des marchandises dangereuses, exigences, **7**:13
Procédure, **1**:10-1, 13, 22, 28; **2**:5, 8,10, 12, 14-23; **3**:6, 12; 16, 24, 26-7, 44; **4**:5-6, 11, 17, 26; **5**:8, 13-7; **6**:6, 14, 19; **7**:6-7, 19; **9**:11-2, 26, 28, 32, 34; **11**:5, 25-6, 35-6, 40; **12**:5, 7,9, 13, 21
Règles de sécurité, notification au pilote d'un aéronef, **2**:15
Status of Negotiations Between the U. S. and Canada as to Reciprocity of Regulatory Requirement, document, **5**:16
Transport par véhicule automobile, Loi, **12**:20
Transporteur, définition, **4**:20
Transports des marchandises dangereuses, règlements provinciaux, **3**:25-6
Transports maritimes, **5**:22; **12**:8-13
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Lettre aux premiers ministres et commissaires des territoires, réponses, **3**:6; **9**:11
Réunion d'organisation, procédure, **1**;6-10
Témoins, dépenses, remboursement, **5**:27; **11**:40; **19**:30

Langlois, Trudeau, Tourigny, Avocats
Correspondance concernant le Règlement sur les Services de trafic maritime, 30 septembre 1985, **16**:14; **16A**:1-3

Leitch, M. J.D., vice-président, Great Lakes Waterways Development Association
Bill C-75, teneur, discussion, **20**:8-9, 20-1

Libre-échange
Canada — Etats-Unis, voie maritime du Saint-Laurent, droits, effet, **17**:28; **19**:13, 18-9

Ligue canadienne du trafic industriel
Direction générale du transport des marchandises dangereuses, formation, aide, **1**:26

Lindsay, M. G. E., vice-président pour les affaires gouvernementales, Air Transport Association of Canada
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **4**:20-6
Exposé, **4**:17-20

Lloyd, M. Gordon, directeur de la législation et du groupe technique, Association des manufacturiers canadiens
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **3**:37-8

Macdonald, Hon. John M., Senator (Cape Breton)—*Cont'd*
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in—*Cont'd*
Inspectors, **2:**23
Marine transportation, ferries, **1:**21; **5:**19; **12:**7-8, 11-2
Packaging, **1:**27; **2:**14
PCBs, **3:**13
Railways, **2:**5; **4:**16; **5:**14
Reporting of dangerous occurrence, **2:**19
Rewriting, **11:**13-4
Short-run ferry, **2:**7, 10
Training, **2:**17-8
Trucking, **3:**13, 24-5

Maclaren, A. K., Executive Director, Canadian Trucking Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter
Letter, June 13, 1985, **7A:**1-3
Statement, **3:**6-12

MacMillan Report
See
Canadian Transport Commission — Railway Transport Committee

Macquarrie, Hon. Heath, Senator (Hillsborough)
Transport and Communications, Senate Standing Committee
Organization meeting, procedure, **1:**7, 10

Manitoba
Transportation of dangerous goods,legislation, **1:**19
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, **12:**18; **13:**11
Letters May 10, 1985, and June 4, 1985, **7A:**11-2

Marine Safety Advisory Council
Mobile offshore drilling units, regulations, input, **16:**11

Marine traffic regulator
See under
Shipping — Vessel Traffic Services

Marine transportation
Competition, **19:**7, 9
Costs
Increase, **18:**32
User-pay, comparison with other transport modes, **18:**17-8
Ferry boats, transportation of dangerous goods, regulations, **5:**21-2; **12:**8-13
Pamphlet, public awareness program, **12:**12-3
Intermodal transportation, **6:**8-9, 16; **13:**21-2
"International consignments", **6:**8
Notification
Advance, recommendation, **13:**22
Port authority, **12:**9
Packaging regulations, **2:**14-5; **6:**7
Training, **6:**14-5, 18
Transportation of dangerous goods, regulations, interrelationship, **5:**18; **6:**9, 13-4, 16; **9:**5, 11-2
See also
Canada Shipping Act
Canadian Bulk Cargoes Code
Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes
Dangerous Goods Shipping Regulations

Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée
Voir
Bill C-53, teneur

Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto
Voir
Bill C-76

Loi sur la marine marchande du Canada
Voir
Marine marchande du Canada, Loi sur

Loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence
Voir
Bill C-53, teneur

Lunn, M. C. Ray, président, Commission du port d'Oshawa
Bill C-75, teneur
Discussion, **18:**22, 26
Exposé, **18:**19-21

MIMD Code
Voir
Code maritime international des marchandises dangereuses

MODU
Voir
Unités mobiles de forage au large

McAllister, M. J., vice-président, achats, matière brutes et transports, Dofasco
Bill C-75, teneur
Discussion, **17:**28-30, 32-3
Exposé, **17:**26-28

McCabe, John T., Police provinciale de l'Ontario, coordonnateur provincial pour la manutention des marchandises dangereuses, Association canadienne des chefs de police
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **7:**8-18

McCormick, M. R., président du comité des automobiles, et administrateur-en-chef de Chateau Insurance Company
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **11:**37-9
Exposé, **11:**35-6

MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax)
Bill C-36, teneur, **8:**30-1, 36-9
Bill C-75, teneur
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, recouvrement des coûts, taux, **20:**15
Administration de pilotage, recouvrement des coûts, taux, **20:**15
Amendements proposés, commentaire, **17:**9
Arctique, région, **17:**8-10
But, **21:**6
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydocarbures causée par les navires, **15:**13-4, 16
Conseil des organismes de navigation du Canada, **16:**22-6
Doubleday, Mme Nancy, information biographique, **17:**16

Marine transportation—*Cont'd*
See also—Cont'd
International Maritime Dangerous Goods Code

Maritime Pollution Claims Fund
See
Ship Source Oil Pollution Fund

Masters, Jack, Mayor, Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **17**:21-3, 25-6
Statement, **17**:17-9

Mazankowski, Hon. Donald Frank, Minister of Transport
Bill C-44, subject-matter
Discussion, **8**:9-26
Statement, **8**:7-8
Bill C-53, subject-matter
Discussion, **10**:8-10
Statement, **10**:6-8
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **1**:13-21
Statement, **1**:11-3
Testimony, reference, **7**:15, 18-9; **9**:21

Miller, Hon. Frank S., Premier of Ontario
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter, May 28, 1985 **9A**:1

Mining industry
Canadian Coast Guard, charges, effect, **18**:27-9, 31-3
Quebec
Marine transportation, importance, **18**:27, 37
Value of minerals produced in 1985, **18**:27
Transportation, annual costs, **18**:36

Ministerial Task Force on Program Review (Nielsen Task Force)
Canadian Coast Guard
Relationship between mission, budget, quotation, **17**:27; **19**:8-9, 11-2
Examination recommended by St. Lawrence River Economic Development Council, **19**:10-1
Small vessel sector, direct costs, return, **16**:23
Transportation study group, **17**:33

Mississauga Railway Accident Inquiry (Grange Report), **1**:17; **2**:5, 13, 16, 22; **4**:7-8

Mobile Offshore Drilling Units (MODU)
Bill C-75, subject-matter, effect, **15**:6; **16**:11-4

Monteith, John, Director, Regulatory Requirements, Department of Transport
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **1**: 15-28, **2**:5-23; **12**:15-6

MacDonald, honorable Finlay, sénateur (Halifax)—*Suite*
Bill C-75, teneur—*Suite*
Etats-Unis, transport, taxe, **20**:30
Fin de la session, état du projet de loi, **21**:5-6
Garde côtière canadienne, services, **15**:9, 17-8; **16**:23-30; **17**:9-10, 22-5, 29, 34; **20**:14-6, 18, 22; **21**:7, 18-20
Procédure, **15**:18, 21; **17**:6, 13, 15, 25; **20**:12-3, 27; **21**:27
Recherche et sauvetage, **16**:32
Société canadienne des ports, recouvrement des coûts, taux, **20**:15
Transports maritimes, Services de trafic maritime, **16**:14-5, 17; **17**:30
Voie maritime du Saint-Laurent, **17**:22, 24
Bill C-76, **14**:10, 16, 18
Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes, **17**:33
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, **3**:21, 25, 38-40; **4**:12-3, 25-6; **5**:19; **7**:18; **9**:18-22, 26-7
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Motions, **3**:5
Procédure, **9**:12

Macdonald, honorable John M., sénateur (Cap-Breton)
Bill C-36, teneur, **8**:36
Bill C-44, teneur, **8**:7, 26
Bill C-75, teneur, **15**:10-3, 18, 22; **16**:23-4; **18**:9-10, 14, 16, 18, 26, 31; **20**:12-3
Bill C-76, **14**:27-8
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Association canadienne du camionnage, **3**:12-3, 24-5
BPC, **3**:13
CN Marine, traversiers, **5**:19
CP Rail, **4**:6, 16
Camionnage, **3**:13, 24-5
Canadien National, documentation, programmes informatiques, **5**:14
Chemins de fer, **2**:5; **4**:16; **5**:14
Comparaison, règlements nouveaux, anciens, **5**:13-4
Définitions, **2**:5
Emballage, **1**:27; **2**:14
Entrée en vigueur, dates, procédure, **1**:13; **2**:23; **12**:8
Formation, **2**:17-8
Inspecteurs, **2**:23
Rapport de cas de danger, **2**:19
Réécriture, **11**:13-4
Transports aériens, **4**:23-4
Transports maritimes, traversiers, **1**:21; **2**:7, 10; **5**:19; **12**:7-8, 11-2
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Lettre aux premiers ministres et commissaires des territoires, réponses, **3**:6
Motions, **2**:4; **18**:6
Réunion d'organisation, **1**:6-10

Maclaren, M. A. K., directeur exécutif, Association canadienne du camionnage
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Déclaration, **3**:6-12
Lettre, le 3 juin 1985, **7A**:1-3

MacMillan, rapport
Voir
Commission canadienne des transports — Comité des transports par chemin de fer

Morrissette, Hugues, Secretary, St. Lawrence River Economic Development Group
Bill C-75, subject-matter, discussion, **19:**18-9

Motor Vehicle Transport Act
Rationale for not amending for transportation of dangerous goods, **12:**20-1

Muir, Hon. Robert, Senator (Cape Breton-The Sydneys), Committee Deputy Chairman
Bill C-44, subject-matter, **8:**23-6
Bill C-75, subject-matter
Amendments proposed, comments, **17:**12, 21
Canadian Coast Guard, services, cost recovery, **17:**11-2, 24
Dredging, responsibility, **15:**24-6; **17:**21
Governor in Council, making of regulations, **17:**16-7
Procedure, **15:**5, 7,9-10, 15, 21-2, 29
St. Lawrence Seaway, **15:**26-7; **17:**31-3
Search and Rescue, Rescue Co-ordination Centres, **15:**23-4
Ship Source Oil Pollution Fund, **15:**17
Bill C-76, **14:**10, 14, 21-3, 26
Procedure, **14:**6, 9,15, 17-8, 25, 27-8
Ministerial Task Force on Program Review, **17:**34
Transport and Communications Standing Senate Committee, procedure, **11:**40
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, **1:**18, 20, 22-3; **3:** 22-3, 26; **5:**6, 14-6, 20-2, 26-7; **11:**21-4, 32-3, 39
Procedure, **5:**6, 16

National Advisory Council on Dangerous Commodities
Background information, **4:**12

National Defence Department
Fireboats, **5:**26
See also
Search and Rescue

National Emergency Planning Establishment (EPC)
Transport Department, dangerous goods, training, joint program, **12:**17

National Revenue Department
Customs and Excise, small vessels, licencing, **16:**24

Native peoples
Bill C-75, subject-matter, concerns, **17:**7-8, 11-2
Inuit, use of Arctic waters, resources, participation, **17:** 6-9
See also
Arctic regions

Newfoundland
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, coming into force, **12:**18; **13:**11

Nicol, Francis, Manager, Shipping Federation of Canada
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter, statement, **6:**6

Nielsen Task Force
See
Ministerial Task Force on Program Review

Nordair
PCBs, shipment, **4:**21-2

Nordair
PCBs, shipment, **4:**21-2

Macquarrie, honorable Heath, sénateur (Hillsborough)
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Réunion d'organisation, procédure, **1:**7, 10

Manitoba
Transports des marchandises dangereuses, projet de loi, **1:**19
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Entrée en vigueur, **12:**18; **13:**35
Lettres, le 10 mai 1985, et le 4 juin 1985, **7A:**11-2

Marchandises dangereuses
Voir
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur

Marchandises dangereuses, transport
BPC, **3:**8, 11, 13-4, 23-4; **4:**21-2; **11:**12; **12:**6; **13:**33
Chemin de fer, règlements, **2:**14; **3:**31
Formation, programmes des collèges techniques, institutions, **12:**13-4
Planification des interventions d'urgence, programme de gestion, **3:**31-2
Ponts et tunnels, règlements, **1:**23
Règlements
Norme universelle, suggestion, **5:**9-10
Provinciaux, **3:**25-6; **13:**35
Transport aérien, règlements, **2:**15; **3:**31
«International Air Transport Association», document d'expédition, **3:**31
Problèmes, solutions proposées, **3:**31
Transport maritime, règlements, **2:**14-5; **3:**31; **9:**25-6
Transport routier, **1:**22-3; **2:**15, 18; **9:**19

Marchandises générales
Voir sous
Voie maritime du Saint-Laurent

Marine marchande du Canada, Loi sur
Application, petits bâtiments, **16:**18, 20-1
Articles 647-655, limitation de la responsabilité, **9:**5-6, 25-6 **12:**7; **13:**48, 50-2
Navires, conception, nature des marchandises à transporter, rapport, **5:**17
Règlements, transport des marchandises dangereuses, **6:**7, 13-4, 16; **13:**38
Voir aussi
Bill C-75, teneur

Marins
Bill C-75, teneur
Certificat, suspension, raisons pour, **16:**17-8
Infractions, peines, **19:**23, 28-9

Masters, M. Jack, maire de la Corporation de la Ville de Thunder Bay, Ontario
Bill C-75, teneur
Discussion, **17:**21-3, 25-6
Exposé, **17:**17-9

Northern Canada
Transportation, problem, **10:**9
See also
Northern Transportation Company Limited

Northern Industrial Carriers Limited
Northern Transportation Company Limited, tender, **10:**7

Northern Transportation Company Limited
Assets, capital, total, **10:**11
Canada Business Corporation Act, relationship, **10:**6
Community resupply service, **10:**8-9, 12
Crown corporation, cessation, **10:**8
Debt, amount, forgiveness, **10:**8, 13-4
Disposal, sale
Advertising, **10:**16
Criteria, **10:**7
Price, **10:**8, 15
Tenderers, offers, evaluation, **10:**7, 15-6
Employees, number, seasonal, Northerners, **10:**6, 10, 14-5
See also below
Unions
Equipment, condition, **10:**15
Government contract, Keewatin, subsidization possible, **10:**11
Historical background, **10:**6
Negotiations, native Northerners, involvement, **10:**9
Privatization, justification, **10:**8-9
Projections, **10:**11
Subsidy, annual amount, **10:**12
Unions
Collective bargaining, **10:**11-3
Hiring, situation, **10:**10-1, 13-4
See also
Grimshaw Trucking and Distributing Company
Nortran Offshore Limited

Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act
See
Bill C-53, subject-matter

Northwest Territories
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, **13:**11
Letter, May 27, 1985, **6A:**1-2

Nortran Offshore Limited
Northern Transportation Company Limited, relationship, **10:**6

Nova Scotia
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, dates, procedure, **12:**8, 18; **13:**11
Letter, May 14, 1985, **7A:**9

Nunasi Corporation
History, **10:**7-8
Northern Transportation Company Limited, sale, agreement in principle, **10:**6

Ontario
Dangerous goods, pollution, legislation, **11:**29-31
Fire Marshall's Office, dangerous goods
Incidents reported, 1984, number, **7:**15

Mazankowski, honorable Donald Frank, ministre des Transports
Bill C-44, teneur
Discussion, **8:**9-26
Exposé, **8:**7-8
Bill C-53, teneur
Discussion, **10:**8-10
Exposé, **10:**6-8
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147
Discussion, **1:**13-21
Exposé, **1:**11-3
Témoignage, référence, **7:**15, 18-9; **9:**21

Miller, honorable Frank S., premier ministre de l'Ontario
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 28 mai 1985, **9A:**1

Minerai de fer
Boulettes, transport, Etats-Unis, **17:**27
Voie maritime du Saint-Laurent, transport, route d'emprunt, **18:**7; **19:**7

Mines, industrie
Garde côtière canadienne, droits, effet, **18:**27-9, 31-3
Québec
Transport maritime, utilisation, **18:**27, 37
Valeur des minéraux, 1985, **18:**27
Transport, coûts par année, **18:**36

Monteith, M. John, directeur des exigences réglementaires, ministère des Transports
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **1:**15-28, **2:** 5-23; **12:**15-6

Morrissette, M. Hugues, secrétaire, Société de développement économique du Saint-Laurent
Bill C-75, teneur, discussion, **19:**18-9

Muir, honorable Robert, sénateur (Cape Breton-The Sydneys), vice-président du Comité
Bill C-44, teneur, **8:**23-6
Bill C-75, teneur
Amendements apportés, commentaires, **17:**12, 21
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution des hydrocarbures causée par les navires, **15:**17
Dragage, responsabilité, **15:**24-6; **17:**21
Garde côtière canadienne, services, recouvrement des frais, **17:**11-2, 24
Gouverneur en conseil, établissement des règlements, **17:** 16-7
Procédure, **15:**5, 7,9-10, 15, 21-2, 29
Recherche et sauvetage, centres de coordination du sauvetage, **15:**23-4
Voie maritime du Saint-Laurent, **15:**26-7; **17:**31-3
Bill C-76, **14:**10, 14, 21-3, 26
Procédure, **14:**6, 9,15, 17-8, 25, 27-8
Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes, **17:**34
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, **1:**18, 20, 22-3; **3:**22-3, 26; **5:**6, 14-6, 20-2, 26-7; **11:**21-4, 32-3, 39
Procédure, **5:**6, 16
Transports et communications, comité sénatorial permanent, procédure, **11:**40

Ontario—*Cont'd*
Fire Marshall's Office, dangerous goods—*Cont'd*
Training film, **7:**16
Ministry of Transportation and Communications, transportation of dangerous goods, inspectors, training, **7:**8-9, 11-3; **12:**10
Transportation of dangerous goods, requirements, **7:**13
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, date, **9:**16; **12:**9, 18
Federal-provincial agreement, progress, **12:**17-8; **13:**11
See also
Thunder Bay, Corporation of the City of

Ontario Hospital Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Regulations, pathological waste, implications, **11:**5-6, 18-9

Ontario Provincial Police
Patrol boats, number, services, **16:**30

Order in Council P.C. 1985-147
See
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter

Oshawa Harbour Commission
Bill C-75, subject-matter
Canadian Coast Guard, dredging agreement, **18:**22
Dredging, proposed legislation, effect, **18:**20

PCBs
See under
Transportation of dangerous goods, PCBs

Pacific Pilotage Authority
Cost recovery rate, **15:**20
Profit, 1985, amount, **15:**27

Pawley, Howard, Premier, Manitoba
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, letter, May 10, 1985, **7A:**11

Petten, Hon. William J., Senator (Bonavista)
Transport and Communications, Senate Standing Committee, organization meeting, procedure, **1:**7, 10

Pilotage
Authority, cost recovery, percentage, **20:**14-5
Costs, **18:**36-7
Ferry boats, fees, **18:**18
Foreign ships, impact, **19:**24, 26-7
St. Lawrence Seaway, **17:**20, 22, 29; **18:**17, 32, 34-7; **19:**8, 26-7
See also
Individual pilotage authorities

Pilotage Act
Bill C-75, subject-matter, omission from, objection to, **16:**10

Navigation de plaisance
Brevets et certificats aux exploitants de bateaux de moins de 20 mètres, exemptions, **15:**6; **16:**20, 22
Garde côtière canadienne, services, frais, **15:**12; **16:**18-9, 23, 30-1
Immatriculation, système, **16:**27-8
Permits, petits bâtiments, **16:**24, 27
Plaques d'immatriculation, petits bâtiments, **16:**24
Retombées économiques, petits bâtiments, montant, **16:**20, 22
Sécurité, petits bâtiments, programme comme «Ride», suggestion, **16:**23
Statistiques, petits bâtiments, **16:**20, 22-5

Nicol, M. Francis, administrateur, Fédération maritime du Canada
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C. P. 1985-147, teneur, exposé, **6:**6

Nielsen, groupe de travail
Voir
Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes

Nitrate d'ammonium
Transport régularisé, **5:**18

Nord canadien
Transports, **10:**9
Voir aussi
Transports du Nord Limitée, Société

Nordair
BPC, expédition, **4:**21-2

Northern Industrial Carriers Limited
Société des transports du Nord Limitée, soumission, **10:**7

Nortran Offshore Limited
Société des transports du Nord Limitée, rapport, **10:**6

Nouvelle-Ecosse
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Entrée en vigueur, **12:**8, 18; **13:**35
Lettre, le 14 mai 1985, **7A:**9

Nunasi Corporation
Historique, **10:**7-8
Société des transports du Nord Limitée, vente, libellé de l'accord, **10:**6

OACI
Voir
Organisation de l'aviation civile internationale

OMI
Voir
Organisation maritime internationale

Oiseaux
Populations, aéroport des îles de Toronto, effet, **14:**7, 26-7

Ontario
Déchets, programme, règlements, **11:**20-1
Fire Marshall's Office, marchandises dangereuses
Formation, film, **7:**16

Pollution
Insurance policies, exclusion provisions, **11**:28-30, 35, 38; **13**:24-5
Spills, **11**:29-31
Waste sites, clean up costs, United States,**11**:28-9
See also
Shipping — Pollution, prevention and control

Polychlorinated biphenyls (PCBs)
See under
Transportation of dangerous goods, PCBs

Port of Thunder Bay
See
Thunder Bay, Port of

Ports
Commission ports, background information, **18**:19
Cost comparison, U.S., Canadian ports, **18**:25
Dues, ports and piers, increase, **19**:7-8
West Coast, competitive position with U.S., **18**:23

Ports Canada
See
Canada Ports Corporation

Postal service
Transportation of dangerous goods, **4**:20-1

Pouliot, Charles, Chairman, Association des marins de la vallee du St-Laurent
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **19**:21-3
Statement, **19**:19-21

Prince Edward Island
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, **12**:18
Letters
May 6, 1985, **7A**:13
June 17,1985, **9A**:4

Public Works Department
Dredging, **15**:11

Quail, R.A., Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard
Bill C-75, subject-matter, discussion, **15**:10-2, 16-20, 23-9; **21**:9-12, 15-16, 19-20, 22-4

Quebec
Bill C-75, subject-matter, Government position, **21**:6-7, 12-3
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Coming into force, **13**:11
Cooperation with application, enforcement, **12**:19
Jurisdiction, **9**:18; **12**:19-20; **13**:10-1
Trucking industry, provincial insurance scheme, **12**:7
See also
Mining industry

Quebec Metal Mining Association Inc.
See
Association des mines de métaux du Québec inc.

Quebec Provincial Police
Patrol boats, services, **16**:30

Ontario—*Suite*
Fire Marshall's Office, marchandises dangereuses—*Suite*
Incidents, 1984, **7**:15
Marchandises dangereuses, déversements accidentels, pollution, législation, **11**:29-31
Ministère des Transports et des Communications, transports des marchandises dangereuses, inspecteurs, formation, **7**:8-9, 11-3
Transports des marchandises dangereuses, exigences, **7**:13
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Accord fédéral-provincial, progrès, **12**:17-8; **13**:35
Entrée en vigueur, date, **9**:16; **12**:9, 18
Voir aussi
Thunder Bay, Corporation de la Ville de

Ontario, police provinciale
Voir
Police provinciale de l'Ontario

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
Annexe 18, Canada, signataire, **4**:19
Règles de transport des marchandise, **4**:17
Canada, adoption, **4**:19-20, 24; **13**:45
Etats-Unis, adoption, **4**:18, 24

Organisation maritime internationale (OMI)
Bill C-75, teneur, relation, **15**:6-7
Recueil des règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, **5**:17

Pawley, M. Howard, premier ministre, Manitoba
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, lettre, le 10 mai 1985, **7A**:11

Pêches et Océans, ministère
Dragage, responsabilité, **15**:25
Services et navires mis en commun avec la Garde côtière canadienne, suggestion, **18**:28, 37

Pêcheurs
Bill C-75, teneur, effet, **15**:8-10, 20-1; **16**:10, 18-9, 26; **17**:11-2

Petten, honorable William J., sénateur (Bonavista)
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent, réunion d' organisation, procédure, **1**:7, 10

Pilotage
Administration
Recouvrement des coûts, taux, **20**:14-5
Voir aussi
Administrations de pilotage individuelles
Coûts, **18**:36-7
Navires étrangers, répercussion, **19**:24, 26-7
Traversiers, droits, **18**:18
Voie maritime du Saint-Laurent, **17**:20, 22, 29; **18**:17, 32, 34-7; **19**:8, 26-7

Pilotage, Loi sur
Bill C-75, teneur, omission, objections à, **16**:10

Planification d'urgence Canada (PUC)
Voir
Centre national de planification des mesures d'urgence

RCMP
See
Royal Canadian Mounted Police

RTC
See under
Canadian Transport Commission — Railway Transport Committee

Railways
Consist, supplying, **5:**9, 12-3; **7:**13-4
Dangerous goods
Haulage, extra, **5:**12; **7:**13-4
Insurance, **12:**6-7
Storage, **4:**14
Equipment maintenance, **2:**22-3
Expansion, results, **8:**19-20
Improvements, **8:**20-1
Packaging regulations, **2:**14
Part loads, restricted commodity, procedure, **5:**11
Placards, missing, **5:**9-10
Role, **15:**28-9
Safety standards
Caboose, controversy, **2:**5; **4:**7
Hot boxes, **2:**5
Failures, **4:**6-8
Speed limits, **9:**23, 33-4
Traffic demands, projections, **8:**18
Training, transportation of dangerous goods, **5:**9-11; **12:**21
Reciprocity, United States, **4:**6, 11-2
See also
CN Rail
CP Rail
Canadian Transport Commission
Grain transportation
Mississauga Railway Accident Inquiry (Grange Report)

Regulations, reform strategy, 18:13

Reny, André, Clerk of the Committee
Appointment of Acting Chairman, **18:**6
Election of chairman, **1:**6

Reports to Senate
Bill C-36, subject-matter, without amendment, **8:**6
Bill C-44, subject-matter, without amendment, **8:**6
Bill C-53, subject-matter, without amendment, **10:**5
Bill C-76, without amendment, **14:**5
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, **9:**4-8; **13:**5, 7-30

Roberge, Jean, Assistant General Manager, Association des mines de métaux du Québec inc.
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **18:**31-7
Statement, **18:**27-30

Rothwell, Donald S., President, Great Lakes Waterways Development Association
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **20:**9-19, 21-2
Statement, **20:**5-8

Police provinciale de l'Ontario
Bâtiments de patrouille, nombre, services, **16:**30

Pollution
Assurances, polices, exclusion, **11:**28-30, 35, 38; **13:**49-50
Déchets, lieux d'enfouissement, nettoyage, coûts, **11:**28-9
Déversements accidentels, **11:**29-31
Voir aussi
Transports maritimes

Port de Thunder Bay
Voir
Thunder Bay, port de

Ports
Commissions des ports, information de base, **18:**19
Côte ouest, concurrence, ports américains, **18:**23
Coûts, comparaison entre ports américains et canadiens, **18:**25
Droits de quais et ports, augmentation, **19:**7-8

Ports Canada
Voir
Société canadienne des ports

Postes, services
Transport des marchandises dangereuses, problèmes, **4:**20-1

Pouliot, M. Charles, président, Association des marins de la vallée du St-Laurent
Bill C-75, teneur
Discussion, **19:**21-3
Exposé, **19:**19-21

Provinces de l'Atlantique
Subsides, transport, montant 1985-86, **19:**8

Quail, M. R.A., sous-ministre adjoint, Marine et commissaire, Garde côtière canadienne
Bill C-75, teneur, discussion, **15:**10-2, 16-20, 23-9; **21:**9-12, 15-6, 19-20, 22-4

Québec, police provinciale
Bâtiments de patrouille, services, **16:**30

Québec, province
Bill C-75, teneur, gouvernement, position, **21:**6-7, 12-3
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Camionnage, industrie, régime d'assurance provincial, **12:**7
Compétence, **9:**18; **12:**19-20; **13:**34-5
Coopération, application des règlements, **12:**19; **13:**35
Entrée en vigueur, **13:**35
Voir aussi
Mines, industrie

Rapport Gilson
Voir
Transport des grains dans l'Ouest: rapport sur les consultations et les recommandations

Rapport Hall (Emmett)
Voir
Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains

Rousseau, Jacques, Law and Government Division, Research Branch, Library of Parliament
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter
Railways, international regulations, status quo, **5:**15
Letter in response to, June 25, 1985, **9:**11

Royal Canadian Mounted Police (RCMP)
Airports, security
Agents, removal, replacement, **8:**34-5
Special constables, salaries, **8:**35

Runciman, A.M., Chairman, Great Lakes Waterways Development Association
Bill C-75, subject-matter, discussion, **20:**22-3

SAR
See
Search and Rescue

SODES
See
St. Lawrence River Economic Development Council

Saint John Harbour, New Brunswick
Fire boats, **5:**26

St. Lawrence River Economic Development Council (SODES)
Background information, **19:**6, 17
Bill C-75, subject-matter
Recommendations, **19:**9-10
Transport Department, discussion, **19:**14

St. Lawrence Seaway
Algoma Steel Corp. Ltd., contract, transport of 100,000 tons, **17:**31
Cargo tonnages, toll increases, relationship, **20:**25
Coal, transportation, **19:**7
Commodities, general, transportation, **19:**7
Competition, **19:**8, 13, 20, 22, 25, 27; **20:**26
Cost recovery, impact, **15:**27; **17:**22; **18:**7, 12-3, 16, 20-1; **19:**9, 13, 20, 22, 25; **20:**7-8, 23-5
Costs to users, comparisons, **18:**16-7; **19:**7-8
Deficit, **17:**33
Dividends, future, **17:**31-3
Fleet, not operating, **19:**16
Future, study, **15:**26-7, 29; **17:**18-21, 24, 26; **18:**20
Grain transportation, **8:**25; **15:**29;**17:**32; **18:**12-3; **19:** 7, 14-5; **20:**8-9, 23-4
Icebreaking, charges, **15:**26-7; **18:**14-5; **19:**8; **20:**14, 16-7
Insurance premiums, increase, reasons, **18:**32
Iron Ore Company of Canada, use, **18:**31-2
Iron ores, transportation, **15:**29; **18:**7; **19:**7; **20:**9
Marketing, **17:**28, 31
Pilotage, **17:**20, 22, 29; **18:**17, 29, 32, 34-7; **19:**8, 26-7
Public awareness, **19:**8
Rates, **19:**8
Ships, size used, **17:**32-3
Task Force, **17:**33
Toll system
Elimination, suggestion, **20:**26
Great Lakes Commission, opposition to, **20:**24, 26
Traffic, **15:**26, 28; **17:**23, 32, **19:**7; **20:**23
Diversion, percentage, **17:**27
United States, legislation, **17:**24-5; **18:**21; **20:**25-30
Viability, **17:**17, 27; **18:**8, 12, 21; **19:**9, 13, 15; **20:**23

Rapports au Sénat
Bill C-36, teneur, sans amendement, **8:**6
Bill C-44, teneur, sans amendement, **8:**6
Bill C-53, teneur, sans amendement, **10:**5
Bill C-76, sans amendement, **14:**5
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 19850-147, teneur, **9:**4-8; **13:**5, 31-55

Recherche et sauvetage
Centres de coordination du sauvetage, **15:**11, 23-4
Civil Air Support for Search and Rescue, **15:**24
Coûts, compensation par l'assurance, suggestion, **16:**32
Garde côtière canadienne, liaison, **15:**10-1, 18-9, 23
Ministre de la Défense nationale, responsabilité, **15:**10-1
Services
Bénévoles, **16:**29
Recouvrement des frais, **15:**10-1; **16:**31-2
Voir aussi
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime

***Recueil des règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac*, 5:**17

***Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses* 5:**18; **6:**7

Règlements, examen, processus, 18:13

Régulateur du trafic maritime
Voir sous
Transports maritimes — Services de trafic maritime

Reny, M. André, greffier du comité
Election du président du comité, **1:**6
Nomination du président suppléant, **18:**6

Revenu national, ministère
Douanes et accise, petits bâtiments, permis, **16:**24

Roberge, M. Jean, directeur général adjoint, Association des mines de métaux du Québec inc.
Bill C-75, teneur
Discussion, **18:**31-7
Exposé, **18:**27-30

Rothwell, M. Donald S., président, Great Lakes Waterways Development Association
Bill C-75, teneur
Discussion, **20:**9-19, 21-2
Exposé, **20:**5-8

Rousseau, M. Jacques, Division du droit et du gouvernement, Service de recherches, Bibliothèque du Parlement
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C. P. 1985-147, teneur
Chemins de fer, règlements internationaux, statu quo, **5:**15
Lettre en réponse, le 25 juin 1985, **9:**11

Runciman,M.A.M., président,Great Lakes Waterways Development Association
Bill C-75, teneur, discussion, **20:**22-3

St. Lawrence Seaway—*Cont'd*
See also
St. Lawrence Seaway Authority

St. Lawrence Seaway Authority
Cost recovery percentage, **15:**19; **20:**14
Great Lakes Waterways Development Association, meetings with, **20:**9
Tolls, depreciation, report of Auditor General, **20:**17

Saskatchewan
Transportation of Dangerous Goods Act, background information, **9:**29-30
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Consultations, **9:**31
Letters, May 16, 1985, and May 28, 1985, **7A:**7-8
Position on, **9:**28-32
Provincial program, **9:**29
Speed limits, **9:**33
Trucking industry, **9:**33-4

Seafearers' International Union
Great Lakes, foreign vessels, suggestion, **19:**24, 28
Inuvialuit Development Corporation, Nunasi Corporation, rapport, **10:**10

Seamen
Bill C-75, subject-matter
Certification, suspension, reasons for, **16:**17-8
Offences, penalties, **19:**23, 28-9

Search and Rescue (SAR)
Canadian Coast Guard, liaison, **15:**10-1, 18-9, 23
Civil Air Support for Search and Rescue, **15:**24
Costs, compensation by insurance companies, suggestion, **16:** 32
Minister of National Defence, responsibility, **15:**10
Rescue Co-ordination Centres, **15:**11, 23-4
Services
Cost recovery, **15:**10-1; **16:**31-2
Voluntary services, **16:**29
See also
Canadian Marine Rescue Auxiliary

Sheffield, W.H., Transportation Manager, Stelco Inc.
Bill C-75, subject-matter, discussion, **17:**29-34

Ship Source Oil Pollution Fund
Background information, **15:**14-7

Shipping
Canadian Coast Guard, Bill C-75, subject-matter, cost recovery, effect, **16:**10, 13, 25-6; **17:**18-9
Definition of "ship", **16:**19, 25
Drilling ships, Canadian registered, Bill C-75, effect, **15:**6; **16:**7; **19:**28
Board of Steamship Inspectors, power to exempt, **16:**19-20
Certification, operators of passenger vessels, workboats, **16:** 19, 30-1
Economic conditions, effect, **19:**6-7, 10-1
Foreign ships, crews abandoned, **19:**26
Great Lakes, industry, situation, **20:**9
Historic overview, **20:**8

SODES
Voir
Société de développement économique du Saint-Laurent

Saint-Jean, Nouveau-Brunswick
Port, bateaux-pompes, **5:**26

Saint-Laurent, voie maritime
Voir
Voie maritime du Saint-Laurent

Saskatchewan
Transport des marchandises dangereuses, loi, information de base, **9:**29-30
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Camionnage, industrie, **9:**33-4
Consultations, **9:**31
Lettres, le 16 mai 1985, et le 28 mai 1985, **7A:**7-8
Position sur, **9:**28-32
Programme provincial, **9:**29
Vitesse, limites, **9:**33-4

Sécurité aérienne
Emballage, règlement, responsabilité, **2:**15
Pilotes
Examen médical
Automobilistes, comparaison, **8:**29, 32-3
Permis, préalable, **8:**32
Rapport obligatoire, **8:**29, 36
Contestations, **8:**29-30
Responsabilité, **8:**32
Règlements, infractions, application, **8:**39-40
Voir aussi
Bill C-36, teneur
Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (Dubin Commission)

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
Aide à la Garde côtière canadienne, **16:**29

Services de trafic maritime
Voir sous
Transports maritimes

Sheffield, M. W.H., directeur des transports, Stelco Inc.
Bill C-75, teneur, discussion, **17:**29-34

Simpson, M. J., vice-président, port de Thunder Bay
Bill C-75, teneur, discussion, **18:**24

Sinclair, M. G.M., administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports
Bill C-36, teneur
Discussion, **8:**31-40
Exposé, **8:**27-30
Lettre, le 21 mai 1985, **7:**4-6

Sjoquist, M. Maury R., secrétaire-trésorier de l'exécutif national, Guilde de la marine marchande du Canada
Bill C-75, teneur
Correspondance concernant le Règlement sur les Services du trafic maritime, le 30 septembre 1985, **16:**14: **16A:**1-3
Discussion, **16:**12-8

Shipping—*Cont'd*
Pollution, prevention, and control, penalties, **15:**6-7; **19:** 24
Subsidization, **19:**24-5
Tonnage, minimum, regulations necessary, **19:**24
Traffic, drop, reasons, **15:**27-9; **16:**13; **19:**6-7
Vessel Traffic Services
Letter from T.J. Stephen, August 23,1985, to Mr. R. Langlois, **16:**14; **16A:**1-3
Provisions, Bill C-75
Objections
Defence, strictness, **16:**8, 10, 15, 17
Interfacing with division of authority, **16:**8
Marine traffic regulator, authority, role, effect, **16:**8, 14-7
Penalty for noncompliance, **16:**8-9, 13-7
Object, concept acceptable, **16:**7
Unnecessary, **17:**29-30
Vessels under 20 metres, exemption, application, **16:**21
Weaknesses, ambiguities, **16:**7-8
See also
Boats and boating

Shipping Federation of Canada
Background information, **6:**6
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Presentation, **6:**6-14

Simpson, J., Vice-Chairman, Port of Thunder Bay
Bill C-75, subject-matter, discussion, **18:**24

Sinclair, G. M., Administrator, Canadian Air Transport Administration, Department of Transport
Bill C-36, subject-matter
Discussion, **8:**31-40
Letter, May 21, 1985, **7:**4-6
Statement, **8:**27-30

Sjoquist, Maury R., National Executive Secretary-Treasurer, Canadian Merchant Service Guild
Bill C-75, subject-matter
Correspondence *re* Vessel Traffic Service Regulations, September 30, 1985, **16:**14; **16A:**1-3
Discussion, **16:**12-8
Statement, **16:**6-12

Status of Negotiations Between the U. S. and Canada as to Reciprocity of Regulatory Requirements, document, **5:**16

Statutory Instruments Act, review system, 2:22

Stelco
St. Lawrence Seaway, markets, open discussions on, **17:**32

Stephen, T.J., Acting Director General, Aids and Waterways Directorate, Canadian Coast Guard
Letter to R. Langlois, *re* Vessel Traffic Services Regulations, August 23, 1985, **16:**14; **16A:**1-3

Stephenson, R. W., Policy Advisor, Crown Corporations, Department of Transport
Bill C-53, subject-matter, discussion, **10:**8, 10-3

Steuart, Hon. David Gordon, Senator (Prince Albert-Duck Lake)
Bill C-36, subject-matter, **8:**32-4, 38-9
Bill C-44, subject-matter, **8:**9-11, 14, 17-8
Bill C-75, subject-matter, **18:**12-6, 25, 36-7, **19:**14-6, 26-7

Sjoquist, M. Maury R., secrétaire-trésorier de l'exécutif...—*Suite*
Bill C-75, teneur—*Suite*
Exposé, **16:**6-12

Société canadienne des ports
Etude nationale, concurrence, services de transport, **18:**21
Membres, **18:**23
Recouvrement des frais, taux, **15:**19; **20:**14-5

Société canadienne des postes
Transport des marchandises dangereuses, **4:**20-1

Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)
Bill C-75, teneur
Exposé devant le comité législatif des Communes, **19:**13-4
Recommandations, **19:**9-10
Transports, ministère, discussions, **19:**14
Information de base, **19:**6, 17

Société des ports nationaux
Voir
Société canadienne des ports

Société (La) des transports du Nord Limitée
Voir
Transports du Nord Limitée, Société

Status of Negotiations Between the U. S. and Canada as to Reciprocity of Regulatory Requirements, document, **5:**16

Stelco
Voie maritime du Saint-Laurent, marchés, discussions publiques, **17:**32

Stephen, M.T.J., directeur général intérimaire, Aides et voies navigables, Garde côtière canadienne
Lettre à M. R. Langlois, concernant le Règlement sur les Services de trafic maritime, **16:**14; **16A:**1-3

Stephenson, M. R. W., conseiller en matière de politique, Société de la Couronne, ministère des Transports
Bill C-53, teneur, **10:**8, 10-3

Steuart, honorable David Gordon, sénateur (Prince Albert-Duck Lake)
Bill C-36, teneur, **8:**32-4, 38-9
Bill C-44, teneur, **8:**9-11, 14, 17-8
Bill C-75, teneur, **18:**12-6, 25, 36-7; **19:**14-6, 26-7
Procédure, **18:**16, 18
Transport du grain de l'Ouest, Loi, examen, **18:**13
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent, motions, **6:**6; **18:**38

Stewart, M. G.R., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne
Bill C-75, teneur, discussion, **15:**14-5

Stockfish, M. Brian, avocat conseil, ministère des Transports
Bill C-76, discussion, **14:**9, 11-2, 14, 19-23, 25-6

Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)
Bill C-76, **14:**9-14, 17, 21, 23-7
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, **1:**17; **3:**18-20, 36-8

Steuart, Hon. David Gordon, Senator (Prince Albert-Duck Lake)—*Cont'd*
Bill C-75, subject-matter—*Cont'd*
Procedure, **18:**16, 18
Transport and Communications, Senate Standing Committee
Motions, **6:**6; **18:**38
Western Grain Transportation Act, review, **18:**13

Stewart, G.R., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard
Bill C-75, subject-matter, discussion, **15:**14-5

Stockfish, Brian, Legal Counsel, Department of Transport
Bill C-76, discussion, **14:**9, 11-2, 14, 19-23, 25-6

Stollery, Hon. Peter Alan, Senator (Bloor and Yonge)
Bill C-76, **14:**9-14, 17, 21, 23-7
Transport and Communications, Senate Standing Committee
Motion, witnesses, expenses, payment, **5:**4, 27
Organization meeting, procedure, **1:**10
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, **1:**17; **3:**18-20, 36-8

Sutherland, Jack, Deputy Minister, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **9:**32-4
Statement, **9:**28-32

Tardif, Louis-Paul, Associate Executive Director, Canadian Trucking Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, discussion, **3:**8, 23-6

Task Force on Program Review
See
Ministerial Task Force on Program Review

Taylor, William F., Member of the Executive Committee, Council of Boating Organizations of Canada
Bill C-75, subject-matter, discussion, **16:**21, 29-32

Thériault, Hon. L. Norbert, Senator (Baie du Vin)
Bill C-75, subject-matter
Amendments proposed, comments on, **20:**10
Canadian Coast Guard, **15:**7-9, 17; **18:**14-6; **19:**11-2, 17-8; **20:**11-3, 17; **21:**13-9, 21
Coté, Marc-Yvan, Minister of Transport, Province of Quebec, government position, **21:**12-3
Procedure, **19:**29
St. Lawrence Seaway, **15:**28; **18:**15
Ship Source Oil Pollution Fund, **15:**15
Shipping, traffic, **15:**29
Support of philosophy of Bill, **18:**10-1, 25-6; **19:**10-2, 16; **20:**10-1, 19-20
Transport Department, cost recovery, **15:**19-21; **21:**13
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, **1:**26-7
Procedure, **2:**17

Thibault, G.L., President, Canadian Manufacturers' Association
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, statement, **3:**27-8

Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)—*Suite*
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Motion, témoins, dépenses, paiement, **5:**4, 27
Réunion d'organisation, procédure, **1:**10

Sûreté du Québec
Bâtiments de patrouille, services, **16:**30

Sutherland, M. Jack, sous-ministre, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **9:**32-4
Exposé, **9:**28-32

Syndicat international des marins
Grands Lacs, navires étrangers, suggestion, **19:**24, 28
Inuvialuit Development Corporation, Nunasi Corporation, rapport, **10:**10

Tardif, M. Louis-Paul, directeur exécutif adjoint, Association canadienne du camionnage
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, discussion, **3:**8, 23-6

Taylor, M., William F., membre du Comité directeur, Conseil des organismes de navigation du Canada
Bill C-75, teneur, discussion, **16:**21, 29-32

Terre-Neuve
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, entrée en vigueur, **12:**18; **13:**35

Terres du Canada
Bill C-75, effet, **15:**6; **16:**7, 11

Territoires du Nord-Ouest
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C. P. 1985-147, teneur
Entrée en vigueur, **13:**35
Lettre 27 mai 1985, **6A:**1-2

Textes réglementaires, Loi, système de révision, 2:22

Thériault, honorable L. Norbert, sénateur (Baie-du-Vin)
Bill C-75, teneur
Appui de la philosophie du projet, **18:**10-1, 25-6; **19:**10-2 16,; **20:**10-1, 19-20
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution des hydrocarbures causée par les navires, **15:**15
Côté, M. Marc-Yvan, ministre des Transports, province de Québec, gouvernement, position, **21:**12-3
Garde côtière canadienne, **15:**7-9, 17; **18:**14-6; **19:**11-2, 17-8; **20:**11-3, 17; **21:**13-8, 21
Navires et navigation, trafic, **15:**29
Procédure, **19:**29
Transports, ministère, recouvrement des frais, taux, politique, **15:**19-21; **21:**13
Voie maritime du Saint-Laurent, **15:**28
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, **1:**26-7
Procédure, **2:**17

Thomasson, Richard, Vice President, Great Lakes and Inland Waters, Seafearers' International Union of Canada
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **19**:25-9
Statement, **19**:23-5

Thorpe, Steve, Transportation and Economic Development Specialist, Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan
Bill C-75, subject-matter, discussion, **20**:28

Thunder Bay, Corporation of the City of
Bill C-75, subject-matter
Concerns, **17**:17
St. Lawrence Seaway, study, review, **17**:18-22, 24, 26
See also
Thunder Bay Harbour Commission

Thunder Bay, Port of
Bill C-75, subject-matter, concerns, **18**:24-5

Thunder Bay Harbour Commission
Bill C-75, subject-matter
Canadian Coast Guard, dredging negotiations, difficulties, **17**:20-2

Toronto, Ontario
Fire-boats, **5**:27

Toronto Harbour Commission
Commissioners
Appointments, **14**:8, 10-1, 15, 18
Control, **14**:9
Expropriation powers, **14**:9-14, 19-26
Finances, **14**:15
Role, **14**:9-11
Statutory authority, by-laws, **14**:7, 13
Toronto Island Airport, operation, responsibilities, **14**:11, 15

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1911
Section 19, expropriation powers, discussion, **14**:25-6

Toronto Harbour Commissioners' Act, 1985
See
Bill C-76

Toronto Island Airport
Air traffic, types, volume, **14**:6, 15-6
Control tower, new, cost, **14**:7-8
Crossing airport property by island residents during winter months, **14**:18, 21-2
Environment, concerns, **14**:7-8
Flight paths, **14**:12-3
Government, expenditures, deficits, **14**:7-8, 15
Land, ownership, **14**:6, 11-2
Lease Agreement, June 1983
Discussion, paragraph 14, "Special Conditions", **14**:19-21
Negotiations, **14**:7
Prohibitions, **14**:7
Signatories, **14**:6-8
Operation, responsibilities, **14**:11, 15, 25
Transport Minister, responsibilities, **14**:8, 12, 24-5
Zoning regulations, **14**:12, 19, 23, 26
See also
Bill C-76
Toronto Harbour Commission

Thibault, M. G.L. président, Association des manufacturiers canadiens
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, exposé, **3**:27-8

Thomasson, M. Richard, vice-président, Grands Lacs et eaux intérieures, Syndicat international des marins canadiens
Bill C-75, teneur
Discussion, **19**:25-9
Exposé, **19**:23-5

Thorpe, M. Steve, expert, transport et développement économique, Great Lakes Commission of Ann Arbor Michigan
Bill C-75, teneur, discussion, **20**:28

Thunder Bay, Corporation de la Ville de
Bill C-75, teneur
Préoccupations, **17**:17
Voie maritime du Saint-Laurent, étude, **17**:18-22, 24, 26
Voir aussi
Commission du port de Thunder Bay

Thunder Bay, port de
Bill C-75, teneur, préoccupations, **18**:24-5

Thunder Bay Harbour Commission
Voir
Commission du port de Thunder Bay

Toronto, îles
Résidants, aéroport des îles
Effet, **14**:7
Passage des terrains de l'aéroport pendant l'hiver, **14**:18, 21-2

Toronto, Ontario
Bateau-pompe, **5**:27

Transport des grains dans l'Ouest: rapport sur les consultations et les recommandations (Rapport Gilson)
Nid-de-Corbeau, subvention, mode de versement, recommandations **8**:10

Transport du grain de l'Ouest
Voir
Grain de l'Ouest, transport

Transport du grain de l'Ouest, Loi
Art. 62 — Examen par le ministre, **8**:10-1, 13

Transport du grain de l'Ouest, Loi modifiant
Voir
Bill C-44

Transport des marchandises dangereuses, Loi
But, **1**:11; **11**:13; **13**:33
Constitutionnalité, **1**:12, 18; **9**:18-9, 22-3, 32-3; **12**:19-20; **13**:33-4
Discussion
Art. 8 — Disculpation, **9**:20; **12**:12
Art. 11 — Dirigeants, etc., de sociétés, **13**:37
Art. 14 (1) — Pouvoirs des inspecteurs, **6**:9
Art. 18 — Recouvrement des frais et dépenses, **6**:10-1; **11**:26; **12**:5
Art. 19 (1) — Preuve de solvabilité, **7**:16; **9**:23-6; **11**: 24, 26, 34-5; **12**:5, 16; **13**:48, 50-2
Art. 19 (2) — Solvabilité — Désignation de mandataires, **6**:10-2

Toronto Islands
Residents, Toronto Island Airport
Crossing airport property during winter months, **14:**18, 21-2
Effect, **14:**7

Transport and Communications, Senate Standing Committee
Bill C-36
Letter, Canadian Air Transportation Administration, May 21, 1985, **7:**4-6
Bill C-75, subject-matter
Letter, Vessel Traffic Services Regulations, September 30 1985, **16A:**1-3
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Letters
Alberta, April 29, 1985, **7A:**10
Alberta Disaster Services, **9A:**2-3
British Columbia, May 9, 1985, **7A:**6
CP Rail, May 22, 1985, **9A:**5
Canadian Chemical Producers' Association, June 10, 1985, **9A:**6-9
Canadian Trucking Association, June 3, 1985, **7A:**1-3
Canadian Wholesale Drug Association, May 17, 1985, **7A:**4
Federation of Canadian Municipalities, May 13,1985, **7A:**5
Manitoba, May 10, 1985, and June 4, 1985, **7A:**11-2
Northwest Territories, May 27, 1985, **6A:**1-2
Nova Scotia, May 14, 1985, **7A:**9
Ontario, May 28, 1985, **9A:**1
Prince Edward Island
May 6, 1985, **7A:**13
June 17, 1895, **9A:**4
Saskatchewan, May 16, 1985, and May 28, 1985, **7A:**7-8
To the provincial premiers and territorial commissioners, April 25, 1985, **3:**4-6
Replies, **3:**6
Ultramar Canada Inc., June 3, 1985, **6A:**3-4
Motions
Acting Chairman, Senator B. Alasdair Graham, **18:**6
Adjournment for funeral of the late Senator Beaubien, **2:**4
Appending of letters, **6:**6; **7:**6; **9:**11
Briefs, **1:**8; **17:**4, 6
Canadian Manufacturers' Association, documents to be appended, **3:**5, 44
Document, annexing, **18:**4-5, 31
Hearing and printing of evidence without a quorum, **1:**8
Letter to be sent to provincial premiers and territorial commissioners, **3:**5
Printing of the minutes of proceedings and evidence, **1:**7-8
Report of expenses, **1:**9
Research staff, **1:**8
Text, **13:**5, 7-30
Witnesses, expenses, payment, **5:**4, 27; **11:**4, 40; **16:**4; **17:**4; **18:**5, 37-8; **19:**4, 30
Orders of reference, **1:**3; **8:**3; **10:**3; **11:**25; **15:**3-4
Organization meeting, **1:**6-10
Procedure, **11:**40
Reports to Senate
Bill C-36, subject-matter, without amendment, **8:**6
Bill C-44, subject-matter, without amendment, **8:**6
Bill C-53, subject-matter, without amendment, **10:**5
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Interim report, **9:**4-8

Transport des marchandises dangereuses, Loi—*Suite*
Discussion—*Suite*
Art. 21 — Règlements, **6:**7; **13:**37-8
Art. 25 (1) — Accord avec les provinces, **12:**17-8; **13:** 34-5
Art. 28 — Protection du public, discussion **1:**25; **6:**7-8
Art. 31 — Incompatibilité, **6:**7; **9:**25
Art. 32 (1) — Entrée en vigueur, **12:**19-20
Art. 32 (2) — Proclamation relative aux transports dans les provinces, **12:**19-20; **13:**34-5
Art. 32 (4) — Absence d'accord, **13:**34
Dispositions régissant, **9:**17; **13:**36-7
Etude, colloque, le 12 septembre 1985, **11:**24-5
Gouverneur en conseil, pouvoirs, **4:**24; **13:**37
Histoire, **1:**11; **13:**33-4
Ministère, pouvoirs, **1:**22, 25-6; **6:**7-8; **13:**36-7
Nom, erreur, **11:**7-8
Responsabilité objective, **13:**37

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Accidents
Responsabilité financière, **13:**47-50
Recommandation du Comité, **13:**49
Solvabilité, relation avec la Loi sur la marine marchande du Canada, **13:**48
Voir aussi bas
Assurances
Rapport en cas de danger
Accords fédéraux-provinciaux, collaboration, **1:**12, 15; **6:**13 **9:**29; **12:**17-20; **13:**36
Alberta, problème, **1:**12, 15, 20-1; **9:**5, 15-8; **12:**19-20
Agences de location, réglementation, **9:**27-8
Agriculteurs, répercussions, **2:**6-7; **9:**31, 34
Amendements, **13:**33, 44
Codification administrative, **11:**8, 13; **13:**44
En préparation, **4:**6, 10, 19; **5:**15-6; **6:**6-7, 9-12, 17; **9:**4, 6,30
Note explicative, ministère des Transports, **13:**43
Transports maritimes, suggestion, **6:**9-10, 13
Appel et révision, **2:**20-1
Application
Voir sous
Entrée en vigueur
Assurances
Camionnage, industrie, coûts, effets, **3:**20; **9:**23-4; **11:** 30, 32-7, 39; **12:**5-7
Frais, augmentation, **1:**26-7; **11:**31-4
Responsabilité, **3:**19-20; **9:**24-5
Transports maritimes, **12:**7-8
Bénéfices, **3:**23; **6:**18; **7:**7, 12
Biens de consommation, **3:**8-9, 15-6, 21, 23, 30; **13:**40
Bureau de l'inspecteur général, rôle, **1:**13
Camionnage
Brochure, bateaux avec passagers, **12:**12
Effets des règlements, **3:**8, 12; **13:**40-1
Formation, **2:**18; **3:**9-12, 14-6, 18, 22-4; **4:**13, 21-2; **12:** 13-5; **13:**40-1
Conducteurs, brochures, guide, **3:**9, 17-8
Manuel à l'intention des instructeurs, **3:**9, 17, 26
Plaques, utilisation, **12:**9-10
Problèmes, solutions possibles, **3:**9-11, 16-7, 21; **6:**13
Voir aussi plus bas
Transport routier
Chemins de fer
Formation, **4:**6, 9-12, 14, 16; **9:**13-4; **11:**16; **12:**14, 21
Règlements internationaux, statu quo, **5:**7-8, 14-5
Sécurité, **2:**5; **9:**23

Transport and Communications, Senate Standing Committee—*Cont'd*
Reports to Senate—*Cont'd*
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order—*Cont'd*
Sixth
Accidents
Financial aftermath, **13:**23-5
Limitation of liability, **13:**25-7
Background, **13:**9-11
Concerns expressed to Committee, **13:**18-23
Enforcement, **13:**12
Federal legislation, **13:**12-15
General conclusion, **13:**27-8
Industry reaction to implementation, **13:**16-8
Recommendations, **13:**19-20, 22, 24-5
Witnesses, list, **13:**29-30
Subcommittee on Agenda and Procedure, **1:**6-7

Transport Department
Aeronautics Task Force, **8:**30
Bill C-75, subject-matter
Cost recovery, philosophy, **21:**13
Dredging, responsibility, **18:**22
Jurisdiction, **16:**11-3
St. Lawrence River Economic Development Council, discussion, **19:**14
Canadian Air Transportation Administration
Bill C-36
Consultations with industry, **8:**28, 31
Drafting of regulations, **8:**28
Letter, May 21,1985, **7:**4-6
Canadian Bulk Cargoes Code, **5:**17
Cost recovery, percentages, **15:**18-21
Economic regulatory discipline, **21:**21-3
Minister
Article *re* United States transportation taxation, sent to, **18:**24
Toronto Island Airport, responsibilities, **14:**8, 12, 24-5
National Emergency Planning Establishment, dangerous goods, training, joint program, **12:**17
Ports, pier and port dues, increase, **19:**7-8
Transportation of dangerous goods
Directorate
Additional resources, **1:**12
Praise, **5:**18
Training, assistance, **1:**26; **11:**19; **12:**16-7
Drivers hand-book, cost, **3:**9, 17-8, 26
Public awareness, **4:**21
Pamphlet for truckers, goods on passenger vessels, **12:** 12-3
Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Amendments, explanatory note, **13:**19
Brochures, criticism, **11:**8
Consultations, **1:**11, 14, 17; **3:**28, 30, 38-9, 41-2; **4:**17-8; **5:**10; **6:**15; **11:**6, 18, 22, 32
Education program, **11:**15, 20
Financial responsibility, prosecutions, **11:**12
Information programmes, recommendation, **13:**19
Insurance Bureau of Canada, consultation, **13:**25
Manual, **9:**31
Newsletter classification procedures, **11:**10
Official guide, suggestion, **11:**11, 14-6
Presentation by David Estrin, suggestion, **11:**23
Rulings of interpretations of terms, **11:**11
See also
Canadian Coast Guard
Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC)

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le...—*Suite*
Classification
«appellation collective», **2:**8
«appellation individuelle», **2:**8
Comparaison avec E.U. et UN, **1:**24; **2:**13; **4:**11
Critères et définitions, **2:**8
Emballage, groupes, **2:**9
Environnement, agents dangereux, **2:**10
Etats-Unis, réciprocité, **3:**10
Explosifs, **2:**8, 10
Gaz, inflammables, toxiques, etc., **2:**9; **4:**11
Importance, **11:**10; **12:**15
Liquides inflammables, **2:**9
Matières comburantes, **2:**9
Matières corrosives, **2:**9
Matières radioactives, **2:**8-9
Matières toxiques, solutions, formules pour calculer, **2:**9
Matières toxiques et infectieuses, **2:**9
Produits divers, **2:**9-10
Responsabilité, **2:**8, **3:**33
Solides inflammables, **2:**9
Compétences fédérales et provinciales, interprétations, **1:**12, 18, 20; **9:**18-20, 22-3; **12:**6, 18-21
Conclusions générales, **13:**52-3
Conformité
Voir sous
Entrée en vigueur
Conseil consultatif de la politique générale, **1:**13, 17-8
Consommateurs, responsabilité, **11:**10
Consultations, secteurs intéressés, **1:**11, 14, 17; **4:**25; **5:** 23; **6:**16; **9:**32-3; **11:**6, 18
Conteneurs, **1:**27
Voir aussi
Classification — Emballage, groupes
Contraventions, **2:**21-2; **6:**10-1
Contamination, confiscation de propriété, **11:**12
Coûts, **3:**27-8; **5:**7, 18
Critique, **3:**28, 30, 38-9, 41-2; **4:**17-8; **11:**6-11, 13, 19, 21
Déchets, **3:**33-4
Etats-Unis, accord, **2:**12
Manifeste, **2:**12
Pathologiques, portée, industrie, **11:**5-6, 18-20
Définitions, **2:**5, 7,10; **6:**8-10; **11:**8-9
Différences principales entre Code maritime international du transport des marchandises dangereuses et les règlements américains, et canadiens, **9:**11-2
Discussion
Partie I — Définitions, **1:**24; **2:**5; **13:**38
Partie II — Application, **1:**24; **2:**5-8; **13:**38
Art. 2.2 — Aux fins de l'alinéa ..., **2:**5
Art. 2.3 — Exemptions visant tous les moyens de transport **2:**5-6; **13:**39
Art. 2.4 — Est exclu de l'application du présent règlement le transport, par tout moyen de transport ..., **2:**6
Art. 2.9 — Exemptions visant le transport par aéronef, **2:**6
Art. 2.12 — Sont exclus de l'application des parties IV et IX à XIII ..., **2:**6
Art. 2.13 — Sont exclus de l'application du présent ..., **2:**6
Art. 2.14,15 — Exemptions visant le transport par navire, **2:**6; **6:**8
Art. 2.16 — Exemptions visant le transport ferroviaire, **2:**6
Art. 2.18(1) — Sous réserve du paragraphe (2), ..., **6:** 8, 10
Art. 2.20-33 — Exemptions visant le transport routier, **2:**6-7
Art. 2.21 — (1) Sous réserve du paragraphe (2), ..., **2:** 6-7; **13:**39-40

Transport Department—*Cont'd*
See also—*Cont'd*
Freedom to Move: A Framework For Transportation Reform

Transportation of Dangerous Goods Act
Constitutionality, **1:**12, 18; **9:**18-9, 22-3, 32-3; **12:**19-20; **13:**9-10
Discussion
Section 8 — Defence, **9:**20; **12:**12
Section 11 — Officers, etc., of corporation, **13:**13
Section 14 (1) — Powers of inspectors, **6:**9
Section 18 — Recovery of Costs and Expenses, **6:**10-1; **11:**26; **12:**5
Section 19 (1) — Evidence of financial responsibility, **7:**16; **9:**23-6; **11:**24, 26, 34-5; **12:**5, 16; **13:**24-7
Section 19 (2) — Financial Responsibility—Appointment of agent, **6:**10-2
Section 21 — Regulations, **6:**7; **13:**13-4
Section 25 (1) — Agreement with provinces respecting implementation and enforcement, **12:**17-8; **13:**10
Section 28 — Protective directions, discussion, **1:**25; **6:** 7-8
Section 31 — Inconsistent provisions, **6:**7; **9:**25
Section 32 (1) — Coming into force, **12:**19-20
Section 32 (2) — Proclamation with respect to transport in a province, **12:**19-20; **13:**10-1
Section 32 (4) — Proclamation where no agreement reached, **13:**10
Enforcement provisions, **9:**17; **13:**12-3
Governor in Council, powers, **4:**24; **13:**13
History, **1:**11; **13:**9-10
Liability offences, **13:**13
Minister, powers, **1:**22, 25-6; **6:**7-8; **13:**12-3
Name, misnomer, **11:**7-8
Purpose, **1:**11; **11:**13; **13:**9
Study, seminar, September 12, 1985, **11:**24-5
See also
Dangerous goods, transportation
Transportation opf Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter

Transportation of Dangerous Goods Directorate
See under
Transport Department

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Accidents
Financial responsibility, **13:**23-5
Recommendation of Committee, **13:**24-5
Liability, relationship with Canada Shipping Act, **13:**23
See also below
Insurance
Reporting of dangerous occurrence
Agents, appointment, **1:**25; **2:**21; **6:**10-12
Air transportation
Regulations, existing standards, new, comparison, **4:**18, 24
Training, **4:**22
Amendments, **13:**9, 20
Consolidations, **11:**8, 13; **13:**19-20
Explanatory note, Department of Transport, **13:**19
Forthcoming, **4:**6, 10, 19; **5:**15-6; **6:**6-7, 9-12, 17; **9:**4, 6, 30
Marine transportation, **6:**9-11, 13
Appeal and review, **2:**20-1
Audit of compliance, recommended, **11:**11, 17
Background information, **1:**10-2; **3:**7, 22, 26; **5:**6; **9:**4; **11:**6; **13:**9-11
Benefits, **3:**23; **6:**18; **7:**7, 12
Bridges and tunnels, **1:**22-3

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le...—*Suite*
Discussion—*Suite*
Partie II — Application—*Suite*
Art. 2.22 — Sont exclus de l'application du présent ..., **2:**7
Art. 2.24 (1) — Sous réserve du paragraphe (3), ..., **6:** 8, 10
Art. 2.26 — Sont exclus de l'application des parties IV, VI à VIII et X à XIII ..., **2:**7
Art. 2.27 — Sont exclus de l'application des parties IV, VI à VIII et X à XIII ..., **2:**7
Art. 2.29 — (1) Sous réserve du paragraphe (2), ..., **2:** 7
Art.2.31 — Est exclu de l'application de la partie IX, sauf les articles 9.10 et 9.13, le transport par route..., **2:**7
Art. 2.33 — Interdictions, **2:**8
Partie III — Classification, **1:**24; **2:**8-10; **13:**38
Annexe II, listes, **2:**10
Partie IV — Documentation, **1:**24; **2:**10-2; **13:**38
Art. 4.2, 4.3 — Etats-Unis — Canada, **2:**10-1; **5:**22
Art. 4.4 — Marchandises dangereuses autres que des déchets **2:**11; **6:**12
Art. 4.8 — Document d'expédition, **2:**11; **6:**12
Art. 4.10 — Division 2 de la classe 6 (Matières infectieuses), **2:**11-2
Art. 4.11 — Classe 7 (Matières radioactives), **2:**11-2
Art. 4.19 — Emballages, conteneurs ou véhicules vides, **2:**12
Art. 4.20 — Autres documents, **2:**12
Art. 4.21 — Chemin de fer, transport, **2:**12
Art. 4.23 — Emplacement des documents au cours du transport, **2:**12; **5:**22; **12:**10-1; **13:**45-7
Art. 4.24 — Transfert de la responsabilité des marchandises dangereuses, **2:**12
Art. 4.26 — Livraison des marchandises dangereuses, **2:**12
Art. 4.27 — Conservation des documents, **2:**12
Partie V — Indications de danger, **1:**24; **2:**13-4; **13:**38
Art. 5.1 — Application, **2:**13
Art. 5.2, 5.3 — Etats-Unis — Canada, **2:**13
Art. 5.4 — Classe 7 (Matières radioactives), **2:**13
Art. 5.5 — Dispositions générales, **2:**13
Art. 5.6 — Numéro d'identification du produit, **2:**13
Art. 5.7 — Etiquettes — Dispositions générales, **2:**13
Art. 5.10, 5.11, 5.12 — Emplacement des étiquettes, **2:**13
Art. 5.17 — Plaques et Numéro du Produit, Lorsqu'un envoi transfrontalier comprend différentes marchandises dangereuses, autres que ..., **2:**14
Art. 5.23 — Numéro d'identification du produit, **2:**14
Partie VI — Normes de sécurité, **1:**24; **2:**14-5; **13:**38
Art. 6.2 — Marchandises Dangereuses exigeant une régulation de la température, **2:**14
Art. 6.3 — Quantités limitées de marchandises dangereuses et biens de consommation, **2:**14
Partie VII — Règles de sécurité régissant la manutention ou demande de transport de marchandises dangereuses, **1:**24; **2:**15-6; **13:**38
Art. 7.2, 7.3 — Quantités limitées de marchandises dangereuses et biens de consommation, **2:**15
Art. 7.4 — Marchandises dangereuses incompatibles, **2:**15
Art. 7.5 — Décomposition auto-accélérée, **2:**15
Art. 7.12 — Ports et navires, **2:**15
Art. 7.12 — (modifié), **13:**46
Art. 7.13 — Notification au pilote d'un aéronef, **2:**15
Art. 7.14 — Envois internationaux ou transfrontaliers de déchets, **2:**15
Art. 7.15 — .18 — Planification des interventions d'urgence, **2:**15-6; **6:**12
Partie VIII — Règles de sécurité régissant le transport des marchandises dangereuses, **1:**24; **2:**16; **13:**38

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in...—*Cont'd*
Carrier, definition, **4**:20
Classification system
Comparison with U.S. and U.N., **1**:24; **2**:13; **4**:11
Corrosives, **2**:9
Criteria, designation, **2**:8
Ecological problem agents, **2**:10
Explosives, **2**:8, 10
Flammable liquids, **2**:9
Flammable solids, **2**:9
"fully specified", **2**:8
Gases, flammable, toxic, etc., **2**:9; **4**:11
Importance, **11**:10; **12**:15
Miscellaneous products, **2**:9-10
"not fully specified", **2**:8
Oxidizing substances, **2**:9
Packing groups, **2**:9
Poisonous and infectious substances, **2**:9
Radioactive materials, **2**:8-9
Responsibility, **2**:8; **3**:33
Toxic materials, solutions formulae, **2**:9
United States, reciprocity, **3**:10
Coming into force, dates, procedure, **1**:11-2; **2**:23; **3**:11, 20-1, 27-30, 36-7, 40, 42-3; **4**:6, 9-10, 13-4, 25-6; **5**:6-7, 10, 19-20; **6**:13-9; **7**:18-9; **9**:4-5, 15-8, 20-2, 30, 32; **11**:14-5, 20; **12**:8, 18; **13**:10-1, 18, 28
Enforcement, **13**:12
Concerns, no provincial enforcement, **12**:19; **13**:12, 28
Costs, payment, **1**:16, 18-20; **9**:26-7
Municipal services, contracting with, possibility, **1**:12-4, 18-20; **5**:25; **7**:12, 15; **9**:5, 26-7; **13**:28
Personnel, recommendation, **9**:5; **13**:12
Police, role, **7**:8, 11, 16; **12**:18
Provisions, **9**:17
Quebec, cooperation, **12**:19
Responsibility, **1**:16, 18; **12**:18
Uniformity, **1**:15-6; **3**:7; **4**:5, 15; **5**:7; **7**:10; **9**:27
Marine shipping industry, difficulties, **6**:12-3
Reward for prepared carriers, **3**:21-2
Supersession, **1**:13; **13**:14
Trucking, industry, difficulties, **3**:8-9, 11, 14-6, 18; **4**:13
See also below
United States — Canada — Reciprocity
Compliance
See
Coming into force, dates, procedure
Concerns, **13**:18-23
Development standards, **1**:25-6
Inspectors, appointment, **1**:25
Marine transportation, **6**:9, 11-2, 15; **12**:12; **13**:21, 27
Permits of equivalent level of safety, **1**:25
Railways, **4**:6, 9-10; **5**:6-7; **9**:12-4
Safety, **3**:27, 39-43
Trucking industry, **1**:16; **3**:8-12, 14-6; **9**:17
See also above
Coming into force...
Consignors, compliance, **13**:16-7
Consultations, discussions with different sectors, **1**:11, 14, 17; **4**:25; **5**:23; **6**:16; **9**:32-3; **11**:6, 18
Consumer commodities, **3**:8-9, 15-6, 21, 23; **13**:15
Consumers, legal duty, **11**:10
Containers, **1**:27
Containment, regulations forthcoming, **1**:27
See also
Classification — Packing groups

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le...—*Suite*
Discussion—*Suite*
Partie IX — Règles de sécurité régissant la formation et l'établissement de rapports, **13**:38
Formation, **1**:23-4; **2**:17-8; **6**:12; **12**:13
Art. 9.1 — Définitions, **2**:17-8
Inscription, **2**:18-9
Art. 9.8 (1) — Sous réserve du paragraphe (2),..., **2**: 18-9
Art. 9.9 — Le fabricant canadien et importateur mentionnés ..., **2**:19
Art. 9.10 — Notification visant des marchandises dangereuses égarées, perdues ou volées, **2**:19
Art. 9.11 — Retard de livraison d'explosifs, **2**:20
Art. 9.12 — Urgence en vol, **2**:19
Art. 9.13 — Cas de danger — Rapport immédiat, **2**:19
Art. 9.14 — Cas de danger — Rapport dans les 30 jours, **2**:19-20
Partie X — Ordres, **1**:25; **2**:20-1; **13**:38
Art. 10.6 — Avis d'appel et demande de révision, **2**:20-1
Partie XI — Permis, **1**:25; **2**:21; **5**:18-9; **13**:38
Partie XII — Désignation de mandataires, **1**:25; **2**:21; **6**:10-2; **13**:38
Partie XIII — Inspecteurs, **1**:25; **2**:21; **5**:25; **13**:14
Art. 13.8 — Cas de danger, **2**:21
Art. 13.9 — Droits de visite, **2**:21
Partie XIV — Contraventions (en préparation), **2**:21-2; **13**:39
Documents
Chemin de fer, «Emergency Response Forum», **2**:12
Conservation des documents, **2**:12
Déchets, manifeste, **2**:12
Marchandises non-déchets, exigences, **2**:11
Emballage, conteneurs ou véhicules vides, **2**:12
Emplacement au cours du transport, **2**:12; **5**:22; **12**:10-1; **13**:45
Etats-Unis — Canada, classification, **2**:10-11
Expédition
Programmes informatiques, changements, **5**:7
Renseignements sur, **2**:11; **3**:30-1
Formation, **3**:24, 30-1
Livraison, **2**:12
Matières infectieuses, **2**:11-2
Matières radioactives, **2**:11-2
Plan d'urgence, **2**:11; **6**:12
Transfert de la responsabilité, **2**:12
Emballage, responsabilité, **2**:14
Voir aussi sous
Documents
Employé, responsabilité, **3**:34
Entrée en vigueur, dates, procédure, **1**:11-2; **2**:23; **3**:11, 20-1, 27-30, 36-7, 40, 42-3; **4**:6, 9-10, 13-4, 25-6; **5**:6-7, 10, 19-20; **6**:13-9; **7**:18-9; **9**:4-5, 15-8, 20-2, 30, 32; **11**: 14-5, 20; **12**:8, 18; **13**:34-5, 53
Application, **13**:36
Coûts, **1**:16, 18-20; **9**:26-7
Inquiétude, application, provinces sans loi, **12**:19; **13**: 36, 53
Personnel, recommandation, **9**:5; **13**:36, 53
Police, rôle, **7**:8, 11, 16; **12**:18
Québec, coopération, **12**:19
Responsabilité, **1**:16, 18; **12**:18
Services municipaux, soumission, possibilité, **1**:12-4, 18-20; **5**:25; **7**:12, 15; **9**:5, 26-7; **13**:53
Uniformité, **1**:15-6; **3**:7; **4**:5, 15; **5**:7; **7**:10; **9**: 27
Camionnage, industrie, difficultés, **3**:8-9, 11, 14-6, 18; **4**:13
Récompense pour transporteurs prêts, **3**:21-2
Remplacement, **1**:13

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in...—*Cont'd*
Cost benefit analysis, **3**:32-5, 37-8; **5**:18; **9**:30-1; **13**:18
Costs, **3**:27-8; **5**:7, 18
Criticism, **3**:28, 30, 38-9, 41-2; **4**:17-8; **11**:6-11, 13, 19, 21
Dangerous occurrence
See
Reporting of dangerous occurrence
Definitions, **2**:5, 7,10; **6**:8-10; **11**:8-9
Differences, principal, between International Maritime Transportation of Dangerous Goods Code, American, and Canadian regulations, **9**:11-2
Discussion
Part I — Interpretation, **1**:24; **2**:5; **13**:14
Part II — Application, **1**:24; **2**:5-8; **13**:14
Section 2.2 — For the purpose of paragraph 3(3)(b) ..., **2**:5
Section 2.3 — Exemptions in Relation to any Means of Transport, **2**:5-6; **13**:15
Section 2.4 — These Regulations do not apply to the transporting by any means of transport of ..., **2**:6
Section 2.9 — Exemptions in Relation to Aircraft, **2**:6
Section 2.12 — Parts IV and IX to XIII do not apply ..., **2**:6
Section 2.13 — These Regulations do not apply ... , **2**:6
Section 2.14,15 — Exemptions in Relation to Ships, **2**:6; **6**:8
Section 2.16 — Exemption in Relation to Rail, **2**:6
Section 2.18 — (1) Subject to subsection (2), ..., **6**:8, 10
Section 2.20-32 — Exemptions in Relation to Road, **2**:6-7
Section 2.21 — (1) Subject to subsection (2)..., **2**:6-7; **13**:15
Section 2.22 — These Regulations do not apply ..., **2**:7
Section 2.24 — (1) Subject to subsection (3) ..., **6**:8, 10
Section 2.26 — Parts IV, VI to VIII and X to XIII do not apply ..., **2**:7
Section 2.27 — Parts IV, VI to VIII and X to XIII do not apply ..., **2**:7
Section 2.29 — (1) Subject to subsection 2, Parts III and VI to XIII do not apply ... **2**:7
Section 2.31 — Part IV and Part IX, other than sections 9.10 and 9.13, do not apply ..., **2**:7
Section 33 — Prohibition, **2**:8
Part III — Classification, **:**124; **2**:8-10; **13**:14
Schedule II, lists, **2**:10
Part IV — Documentation, **1**:24; **2**:10-2; **13**:14
Sections 4.2, 4.3 — United States — Canada, **2**:10-1
Section 4.4 — Dangerous goods other than waste, **2**:11; **6**:12
Section 4.8 — Shipping document, **2**:11; **6**:12
Section 4.10 — Division 2 of Class 6 (Infectious substances), **2**:11-2
Section 4.11 Class 7 (Radio active Materials), **2**:11-2
Section 4.19 — Empty Packaging, Container or Vehicle, **2**:12
Section 4.20 — Additional Documents, **2**:12
Section 4.21 — Rail shipment, Emergency Response, **2**:12
Section 4.23 — Location of the Documentation during Transport, **2**:12; **5**:22; **12**:10-1; **13**:21-2
Section 4.24 — Transfer of Management, Change or Control of the Dangerous Goods, **2**:12
Section 4.26 — Delivery of the Dangerous Goods, **2**:12
Section 4.27 — Retention of the Documentation, **2**:12
Part V — Safety marks, **1**:24; **2**:13-4; **13**:14
Section 5.1 — Application, **2**:13
Section 5.2, 5.3 — United States — Canada, **2**:13
Section 5.4 — Class 7 (Radioactive Materials), **2**:13
Section 5.5 — General, **2**:13
Section 5.6 — Product Identification Number, **2**:13
Section 5.7 — Labels — General, **2**:13
Section 5.10, 5.11, 5.12 — Location of Labels, **2**:13

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le...—*Suite*
Entrée en vigueur, dates, procédure—*Suite*
Remplacement—*Suite*
Voir aussi plus bas
Etats-Unis — Canada, réciprocité
Transports maritimes, difficultés, **6**:12-3
Etats-Unis — Canada, réciprocité, **1**:24; **2**:10-1, 13; **3**: 10-1; **4**:6, 11-2; **5**:6-7, 16; **6**:13; **7**:9-10; **9**:5, 11-2; **13**:44
Etiquettes
Voir sous
Indications de danger
Evaluation, **5**:16-7; **13**:52-3
Langage, vague, incertain, **11**:8-9, 18-9, 21-2
Législation, cadre, **1**:11
Complexité, **1**:11; **3**:8, 27; **6**:13-4; **7**:8; **11**:6-7, 13; **13**:43-4, 53
Compromis, consolidation entre règlements existants, **3**:31; **4**:25
Examen, **9**:30
Exemptions, **2**:5-8; **13**:39
Aéronefs, **2**:6
Agriculteurs, **2**:6-7
Chemins de fer, **2**:6
Consommateurs, biens, **2**:6-7; **13**:40
Contrôle de l'énergie atomique, loi sur, **2**:6
Déchets à faible concentration de nature médicale, **11**:8-9
Défense nationale, ministre, ministère, **1**:27; **2**:5
Dispositions particulières, **2**:8
En usine, **3**:32
Essence et autres combustibles, **2**:7
Explosifs, **2**:6-7
Herbicides et pesticides, **2**:7
Matières radioactives, **2**:6
Navires, **2**:6; **6**:7-8
Restrictions
Explosifs, **2**:7
Traversiers, **2**:7
Transport routier, **2**:6
Traversiers, navires, rouliers, **5**:21; **12**:10
Exigences du règlement, annonce, recommandation, **11**:11-2
Expéditeurs, soumission aux obligations, **13**:41
Formation, **11**:16-7, 19
Certificat, **1**:24; **2**:17-8; **12**:13-4
Employé à son compte, **11**:17
Exemptions, **2**:17-8
Exigences, **3**:33
Validité, **2**:17
Définitions, «employeur», «cas de danger», **2**:17-8; **12**:13
Ontario, ministère des Transports et des Communications, **7**: 8-9; **12**:10
Police, **7**:15-8; **12**:16-7
Qualifications, **1**:23-4; **2**:18
Responsabilité, **1**:26; **2**:18; **6**:12
Services d'enseignements officiels, discussion, **12**:13-4
Type, lieu de travail, par cours, **12**:15-6
Voir aussi plus haut
Camionnage
Groupes de travail proposés, **13**:42-3
Index, manque, **11**:8, 19
Indications de danger
Etats-Unis — Canada, **2**:13
Etiquettes, **2**:13
Emplacement, **2**:13
Subsidiaires, **2**:13-4
Exceptions, **2**:13
Numéro d'identification du produit, **2**:13-4
Matières radioactives, **2**:13
Plaques, **5**:24-5; **12**:9-10
Brochure, **9**:13

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in...—*Cont'd*
Discussion—*Cont'd*
Part V — Safety marks—*Cont'd*
Section 5.17 — Placards and Product Identification Number, ..., **2:**14
Section 5.23 — Product Identification Number, **2:**14
Part VI — Safety standards, **1:**24; **2:**14-5; **13:**14
Section 6.2 — Dangerous Goods that Require Control Temperature, **2:**14
Section 6.3 — Limited Quantities of Dangerous Goods and Comsumer Commodities, **2:**14
Part VII — Safety requirements for the handling or offering for transport of dangerous goods, **1:**24; **2:**15-6; **13:**14
Section 7.2, 7.3 — Limited Quantities of Dangerous Goods and Consumer Commodities, **2:**15
Section 7.4 — Incompatible Dangerous Goods, **2:**15
Section 7.5 — Self Accelerating Decomposition, **2:**15
Section 7.12 — Harbours and Ships, **2:**15; **13:**21-2
Section 7.12 — as amended, **13:**21-2
Section 7.13 — Aircraft Pilot Notification, **2:**15
Section 7.14 — International or Transborder Consignments of Waste, **2:**15
Section 7.15 -.18 — Emergency Response Planning, **2:**15-6 **6:**12
Part VIII — Safety requirements for the transportation of dangerous goods, **1:**24; **2:**16; **13:**14
Part IX —Safety requirements for the training of persons and for reporting, **13:**14
Training, **1:**23-4; **2:**17-8; **6:**12; **12:**13
Section 9.1 — Definitions, **2:**17-8
Registration, **2:**18-9
Section 9.8 (1) — Subject to subsection (2) ..., **2:**18-9
Section 9.9 — Every Canadian manufacturer or importer ..., **2:**19
Section 9.10 — Notification of Lost, Stolen or Misplaced Goods, **2:**19
Section 9.11 — Delay in Delivery of Explosives, **2:**20
Section 9.12 — In-flight Emergency, **2:**19
Section 9.13 — Dangerous Occurrence Immediate Reporting **2:**19
Section 9.14 — Dangerous Occurrence 30 Day Reporting, **2:**19-20
Part X — Direction, **1:**25; **2:**20-1; **13:**14
Section 10.6 — Notice of Appeal and Application for Review **2:**20-1
Part XI — Permits, **1:**25; **2:**21; **5:**18; **13:**14
Part XII — Appointment of agents, **1:**25; **2:**21; **6:**10-2; **13:**14
Part XIII — Inspectors, **1:**25; **2:**21; **5:**25; **13:**14
Section 13.8 — Inspector at a Dangerous Occurrence, **2:**21
Section 13.9 — Fees, **2:**21
Part XIV — Ticketing offences (forthcoming), **2:**21-2; **13:** 15
Documentation
Delivery, **2:**12
Emergency response planning, **2:**10-1; **6:**12
Empty packaging, container or vehicle, **2:**12
Infectious substances, **2:**11-2
Location of documentation during transport, **2:**12; **5:**22; **12:**10-1; **13:**21
Non-waste goods, requirements, **2:**11
Radioactive materials, **2:**11-2
Rail shipment, Emergency Response form, **2:**12
Retention of documentation, **2:**12
Shipping
Computer programs, alteration, **5:**7
Information on, **2:**11; **3:**30-1
Training, **3:**24, 30-1

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le...—*Suite*
Indications de danger—*Suite*
Plaques—*Suite*
Changement à la frontière, **9:**12, 14
Dangers, **2:**14
Emplacement, **2:**13
Gaz, toxiques, corrosifs, **2:**13
Rétro-réflectivité, **2:**14; **3:**10; **4:**11; **5:**24
Subsidiaires, **2:**13-4
Voir aussi plus haut
Classification
Industrie, réaction à l'application, **13:**40-2
Information de base, **1:**10-2; **3:**7, 22, 26; **5:**6; **9:**4; **11:**6; **13:**33-5
Inscriptions
Conditions, mises à jour, **2:**19
Directeur général, renseignements, **2:**18-9
Inspecteurs
Affermage, possibilité, **1:**12, 19-20; **2:**23
Désignation, **1:**25, 27-8; **2:**21; **5:**25-6
Dispositions régissant, **9:**17
Droits de visite, **2:**21
Formation, programmes de, **1:**12, 27-8
Postes nouveaux, **1:**28
Pouvoirs, **6:**9
Qualifications, **1:**14, 28
Rôle, **11:**17
Voir aussi plus haut
Application
Inspections
Transportation, stade, **1:**19
Après transport, stade, **1:**19
Avant transport, stade, **1:**19
Transport routier, **1:**19-20
Législation fédérale, **13:**36-9
Lettres
Alberta, le 29 avril 1985, **7A:**10
Association canadienne du camionnage, le 3 juin 1985, **7A:**1-3
Association des grossistes en médicaments du Canada, le 17 mai 1985, **7A:**4
Colombie-Britannique, le 9 mai 1985, **7A:**6
Fédération canadienne des municipalités, le 13 mai 1985, **7A:**5
Ile-du-Prince-Edouard, le 6 mai 1985, **7A:**13
Manitoba, le 10 mai, et le 4 juin 1985, **7A:**11-2
Nouvelle-Ecosse, le 14 mai 1985, **7A:**9
Saskatchewan, le 16 mai 1985, et le 28 mai 1985, **7A:**7-8
Territoires du Nord-Ouest, le 27 mai 1985, **6A:**1-2
Ultramar Canada Inc., le 3 juin 1985, **6A:**3-4
Litiges, **11:**18
Mandataires, désignation, **1:**25; **2:**21; **6:**10-2
Matières infectieuses
Voir
Substances infectieuses
Matières radioactives, **2:**6, 11-2
Ministre, ordres, mesures de protection, **2:**20
Notification des marchandises égarées, perdues ou volées, **2:**19
Numéro d'identification du produit
Voir sous
Indications de danger
Parfums, industrie, **3:**27
Permis
Appel, procédure, **5:**18-9
Dérogation, **1:**25; **2:**21; **9:**20; **12:**8
Niveau équivalent de sécurité, **1:**25; **2:**21
Publication, date, exigences, **2:**23; **3:**35-6, 41

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in...—*Cont'd*
Documentation—*Cont'd*
Transfer of management, change or control of the dangerous goods, **2:**12
United States — Canada, **2:**11
Waste, **2:**12
Emergency response planning, **1:**24; **6:**12
Chemical industry, product stewardship program, **3:**31-2
Documention, information, **2:**11
Training programs, **5:**25
Emergency situation in-flight, **2:**19
Employee, liability, **3:**34
Enforcement
See under
Coming into force
Evaluation, legislation, **5:**16-7; **13:**27
Complexity, **1:**11; **3:**8, 27; **6:**13-4; **7:**8; **11:**6-7, 13; **13:**18-9, 28
Innovative, **1:**21-2
Language, vague, uncertain, **11:**8-9, 18-9, 21-2
Umbrella-type, **1:**11
Compromise, consolidation, of existing regulations, **3:**31; **4:**25
Examination by working groups proposed, **13:**18
Exemptions, **2:**5-8; **13:**15
Aircraft, **2:**6
Atomic Energy Control Act, **2:**6
Consumer commodities, **2:**6; **13:**15
Explosives, **2:**6-7
Farmers, **2:**6, 7
Ferries, "Rolax" vessel, **5:**21; **12:**10
Gasoline, and other fuels, **2:**7
Herbicides and pesticides, **2:**7
In-plant, **3:**32
National Defence Minister, **1:**27; **2:**5
Radioactive material, **2:**6
Rail, **2:**6
Restrictions
Explosives, **2:**7
Short-run ferry, **2:**7
Road transport, **2:**6
Ships, **2:**6; **6:**7-8
Special provisions area, **2:**8
Waste, hospital, medical, low concentration of, **11:**8-9
See also below
Permits — Exemption
Farmers, impact on, **2:**6-7; **9:**31, 34
Federal-provincial agreements, co-operation, **1:**12, 15; **6:**13 **9:**29; **12:**17-20; **13:**12
Alberta, problem, **1:**12, 15, 20-1; **9:**5, 15-8; **12:**19-20
Foreign vendors shipping into Canada, **3:**33
General conclusion, **13:**27-8
General Policy and Advisory Council, **1:**13, 17-8
Index, lack of, **11:**8, 19
Industry, reaction to implementation, **13:**16-8
Infectious substances, **2:**11-2; **11:**8-9
Information programs, Department of Transport, recommended, **13:**19, 28
Inspections
Post-transportation phase, **1:**19
Pre-transportation phase, **1:**19
Transportation phase, highway, **1:**19-20
Inspectors
Appointment, **1:**25, 27-8; **2:**21; **5:**25-6
Certificate of designation, **2:**21
Contract services, **1:**12, 19-20; **2:**23
Enforcement provisions, **9:**17
Fees, **2:**21

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le...—*Suite*
Planification des interventions d'urgence, **1:**24; **6:**12
Documents, **2:**11
Formation, programmes, **5:**25
Programme de gestion de l'industrie chimique, **3:**31-2
Plaques
Voir sous
Indications de danger
Police, responsabilité, rôle, **7:**7-8
Formation, **7:**15-8, **12:**16-7
Ponts et tunnels, **1:**22-3
Préoccupations, **13:**42-7
Camionnage, industrie, **1:**16; **3:**8-12, 14-6; **9:**17
Chemins de fer, **4:**6, 9-110; **5:**6-7; **9:**12-4
Elaboration des normes, **1:**25-6
Inspecteurs, nomination, **1:**25
Permis du niveau équivalent de sécurité, **1:**25
Sécurité, **3:**27, 39-43
Transports maritimes, **6:**9, 11-2, 15; **12:**12; **13:**46, 52
Voir aussi plus haut
Entrée en vigueur
Programmes d'information, ministère de Transports, recommandation, **13:**43, 53
Projet de loi innovateur, **1:**21-2
Publication
Exemplaire, disponibilité, **11:**8
Gazette du Canada, **1:**11, 14; **2:**22; **6:**6, 17; **9:**31; **13:**33
Version préliminaire, **1:**11; **11:**6
Publicité, campagne, suggestion, **11:**11
Rapport au Sénat
Rapport intérimaire, **9:**4-8
Sixième
Témoins, liste, **13:**54-5
Texte, **13:**5, 31-53
Rapport en cas de danger, **1:**24-5; **2:**19; **11:**9-10
30 jours, **2:**19-20
Réécriture, suggestion, **11:**11, 13-4, 19, 21-2
Règles de sécurité
Biens de consommation, **2:**15
Déchets, envois internationaux, transfrontaliers, **2:**15
Décomposition, **2:**15
Explosifs, **2:**15
Retard de livraison, **2:**20
Marchandises dangereuses incompatibles, **2:**15
Matières infectieuses, **2:**15
Matières radioactives, **2:**15
Notification
Pilote d'un aéronef, **2:**15
Ports et navires, **2:**15
Planification des interventions d'urgence, **2:**15-6
Planification, déposition, responsabilité, **2:**16
Présentation, numéro d'identité, **2:**16
Programmes complets d'information, recommandation, **13:**43-4
Quantités limitées, **2:**15
Traversier, **2:**16
Remplacement, **1:**13; **13:**38
Rentabilité, **3:**32-5, 37-8; **5:**18; **9:**30-1; **13:**42
Réserves d'eau, pollution accidentelle, mesures pour atténuer, **1:**22-3
Retours et rejets, **3:**32
Sécurité
Bénéfices, atteintes, **3:**12, 27, 39, 43; **13:**42
Normes
Quantités limitées, **2:**14
Température, régulation, **2:**14
Voir aussi plus haut
Etats-Unis — Canada, réciprocité

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in...—*Cont'd*
Inspectors—*Cont'd*
Positions, new, number, **1**:28
Powers, **6**:9
Qualifications, **1**:14, 28; **2**:21
Role, **11**:17
Training programs, **1**:12, 27-8
See also above
Enforcement
Insurance
Costs, coverage, effect, **1**:26-7; **11**:31-4
Liability, **3**:19-20; **9**:24-5
Marine transportation, **12**:7-8
Trucking industry, **3**:20; **9**:23-4; **11**:30, 32-7, 39; **12**:5-7
Inter-modal transportation, problems, **5**:17, 19-20; **6**:8-9; **13**:21
Jurisdictions, federal and provincial interpretations, **1**:12, 18, 20-1; **9**:18-20, 22-3; **12**:6, 18-21
Labels
See under
Safety marks
Leasing agencies, coverage, **9**:27-8
Legislation, federal, **13**:12-5
Letters
Alberta, April 29, 1985, **7A**:10
British Columbia, May 9, 1985, **7A**:6
Canadian Trucking Association, June 3, 1985, **7A**:1-3
Canadian Wholesale Drug Association, May 17, 1985, **7A**:4
Federation of Canadian Municipalities, May 13, 1985, **7A**:5
Manitoba, May 10, 1985, and June 4, 1985, **7A**:11-2
Northwest Territories, May 27, 1985, **6A**:1-2
Nova Scotia, May 14, 1985, **7A**:9
Prince Edward Island, May 6, 1985, **7A**:13
Saskatchewan, May 16, 1985, and May 28, 1985, **7A**:7-8
Ultramar Canada Inc., 1985, **6A**:3-4
Litigations, **11**:18
Marine transportation
Break-bulk shipments, **6**:10
"consignment", **6**:8-10
Feeder service, regulations, **6**:9-10
Ferry transportation, **5**:19-22; **12**:8-9
Between Nova Scotia and Nfld., **1**:21; **5**:19-20
Insurance, coverage, responsibility, **12**:7-8
See also above
Exemptions
"in bulk " goods, non-applicable, **6**:7
"international consignment", definition, **6**:8
Interrelationship of regulations, **5**:18; **6**:9, 13-4, 16; **9**:5
Notification
Advance, **12**:9; **13**:21-2
Port authority, **12**:9
Minister of Transport
Direction, protective, **2**:20
Notification of lost, stolen or misplaced goods, **2**:19
Offences, **2**:21-2; **6**:10-1
Convictions, property, forfeiture, **11**:12
Office of Inspector General, role, **1**:13
Packaging
Responsibility, **2**:14-5
See also under
Documents
Perfume industry, **3**:27
Permits
Appeal procedure, **5**:18
Equivalent level of safety, **1**:25; **2**:21
Exemption, **1**:25; **2**:21; **9**:20; **12**:8
Publication, date, requirements, **2**:23; **3**:35-6, 41

Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le...—*Suite*
Sensibilisation du public, **4**:21; **11**:19-20; **12**:12
Situation d'urgence en vol, **2**:19
Substances infectieuses, **2**:11-2; **11**:8-9
Table des matières, manque, **11**:8
Transport routier, **1**:22-3; **2**:15, 18; **9**:15, 17
Transporteur, définition, **4**:20
Transports, plusieurs modes, problèmes, **5**:17, 19-20; **6**:8-9; **13**:45-6
Transports aériens
Formation, **4**:22
Normes établies, existantes, comparaison, **4**:18, 24
Transports maritimes
Avis
Autorités portuaires, **12**:9
Préavis, recommandation, **13**:47
«en vrac» marchandises, règlements non-applicables, **6**:7
«envoi», définition, **6**:8-9
«envoi international», définition, **6**:8
Lots de marchandises diverses, **6**:10
Petits porte-conteneurs, règlements, **6**:9-10
Rapport entre règles, **5**:18; **6**:9, 13-4, 17; **9**:5
Traversier, **5**:19-21; **12**:8-9
Assurances, responsabilité, **12**:7-8
Définition, **2**:7, 10
Entre Terre-Neuve et Nouvelle-Ecosse, **1**:21; **5**:19-20
Voir aussi plus haut
Exemptions
Vendeurs étrangers qui expédient au Canada, **3**:33
Vérification de l'observation de la loi, recommandée, **11**:11, 17
Vitesse, limites, **9**:33
Voir aussi
Conseil consultatif national des marchandises dangereuses

Transport par eau
Voir
Transports maritimes

Transport par véhicule automobile, Loi
Transport des marchandises dangereuses, raison pour ne pas modifier, **12**:20-1

Transports, ministère
Administration canadienne des transports aériens
Bill C-36
Consultations avec l'industrie, **8**:28, 31
Lettre, le 3 juin 1985, **7**:4-6
Projets de règlements, **8**:28
Aéronautique, groupe de travail, **8**:30
Bill C-75, teneur
Dragage, responsabilité, **18**:22
Juridiction, **16**:11-3
Recouvrement des frais, politique, **20**:13
Société de développement économique du Saint-Laurent, discussions, **19**:14
Centre national de planification des mesures d'urgence, marchandises dangereuses, formation, programme mixte, **12**:17
Code canadien des cargaisons en vrac, **5**:17
Discipline économique, **21**:21-3
Ministre
Aéroport des îles de Toronto, responsabilités, **14**:8, 12, 24-5
Article au sujet de la taxation du transport aux Etats-Unis, envoyé au, **18**:24
Ports, droits de quais et de ports, augmentation, **19**:7-8
Recouvrement des frais, taux, **15**:18-20

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in...—*Cont'd*
Placards
See under
Safety marks
Police
Responsibility, role, **7:**-8, 11, 16
Training, **7:**15-8; **12:**16-7
Product Identification Number
See under
Safety marks
Public awareness program, **4:**21; **11:**19-20; **12:**12
Publication
Canada Gazette, **1:**11, 14; **2:**22, **6:**6, 17: **9:**31; **13:**9
Copies, availability, **11:**8
Pre-publication, **1:**11: **11:**6
Publicity, campaign, suggestion, **11:**11
Radioactive materials, **2:**6, 11-2
Railways
International regulations, status quo, **5:**7-8, 14-5
Safety, **2:**5; **9:**23
Training, **4:**6, 9-12, 16; **9:**13-4; **11:**16; **12:**14, 21
Reassessment, recommended, **3:**27; **9:**30
Registration
Director General, information required, **2:**18-9
Updating of requirements, **2:**19
Regulatory requirements, notice of, recommended, **11:**11-2
Report to Senate
Interim Report, **9:**4-8
Sixth
Text, **13:**5, 7-28
Witnesses, list, **13:**29-30
Reporting of dangerous occurrence, **1:**24-5; **2:**19; **11:**9-10
30 days reporting, **2:**19-20
Returns and rejects, **3:**32
Review, **9:**30
Rewriting, suggestion, **11:**11, 13-4, 19, 21-2
Road transportation, **1:**19-20, 23; **2:**15, 18; **9:**15, 17
Safety
Benefits, deterrents, **3:**12, 27, 39, 43; **13:**17
Standards
Controlled temperature, **2:**14
Limited quantities, **2:**14
See also below
United States — Canada, reciprocity
Safety marks
Exceptions, **2:**13
Labels, **2:**13
Location, **2:**13
Subsidiary, **2:**13-4
Placards, **5:**24-5; **12:**9-10
Changing at the border, **9:**12, 14
Danger, **2:**14
Gasses, poisonous, corrosive, **2:**13
Location, **2:**13
Pamphlet, **9:**13
Subsidiary, **2:**13-4
Product identification number, **2:**13-4
Radioactive materials, **2:**13
Retro-reflectivity, **2:**14; **3:**10; **4:**11; **5:**24
United States — Canada, **2:**13
See also above
Classification
Safety requirements
Consumer commodities, **2:**15
Decomposition, **2:**15

Transports, ministère—*Suite*
Transport des marchandises dangereuses
Conducteurs, brochures, coûts, **3:**9, 17-8, 26
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Félicitations, **5:**18
Formation, aide, **1:**26; **11:**19; **12:**16-7
Ressources supplémentaires, **1:**12
Règlement pris par le décret P.C. 1985-147, teneur
Amendements, note explicative, **13:**43
Brochures, critique, **11:**8
Bulletin, classification, procédure, **11:**10
Bureau d'assurance du Canada, consultation, **13:**50
Codification, administrative, préparation, recommandation, **13:**44
Consultations, **1:**11, 14, 17; **3:**28, 30, 38-9, 41-2; **4:**18-7, **5:**10; **6:**15; **11:**6, 18, 22, 32
Décisions officielles sur l'interprétation de termes, **11:** 11
Guide officiel, suggestion, **11:**11, 14-6
Manuel, **9:**31
Mémoire par M. David Estrin, suggestion, **11:**23
Programmes complets d'information, recommandation, **13:**43-4
Responsabilité financière, poursuites, **11:**12
Sensibilisation, programme, **11:**15, 20
Sensibilisation du public, **4:**21
Brochure pour camionneurs, marchandises sur bateaux avec des passagers, **12:**12-3
Voir aussi
Aller sans entraves: un guide pour la réforme des transports
Centre canadien des transports
Garde côtière canadienne

Transports aériens
Association du transport aérien international, règles, transport des marchandises, **4:**17
Avions de passagers, transport des marchandises dangereuses, **4:**23-4
Courrier, marchandises dangereuses, problèmes, **4:**20-1
Lignes commerciales, marchandises dangereuses, pourcentage, **4:**17
Marchandises dangereuses, sensibilisation du public, **4:**21-4
Organisation de l'aviation civile internationale, règlements, transport de marchandises, **4:**17
Annexe 18, Canada, signataire, **4:**19
Expéditions intérieures, internationales, **4:**18-20, 26; **13:** 45
Voir aussi
Sécurité aérienne

Transports du Nord Limitée, Société
Aliénation, vente
Critères, **10:**7
Prix, **10:**8, 15
Publicité, **10:**16
Soumissionnaires, offres, évaluation, **10:**7, 15-6
Corporations commerciales canadiennes, Loi sur, rapport, **10:**6
Dette, montant, remise, **10:**8, 13-4
Employés saisonniers, nombre, résidents du Nord, **10:**6, 10, 13-4
Voir aussi plus bas
Syndicats
Gouvernement, contrat, service de la région de Keewatin, subvention possible, **10:**11-2
Historique, **10:**6
Immobilisations totales, **10:**11
Matériel, état, **10:**15
Négociations, autochtones du Nord, participation, **10:**9
Prévisions, **10:**11

Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in...—*Cont'd*
Safety requirements—*Cont'd*
Emergency response planning, **2:**15-6
Application, identification number, **2:**16
Filing of plan, requirement, responsibility, **2:**16
Explosives, **2:**15
Delay in delivery, **2:**20
Ferry, short-run, **2:**16
Incompatible dangerous goods, **2:**15
Infectious substances, **2:**15
Limited quantities, **2:**15
Notification
Aircraft pilots, **2:**15
Harbours and ships, **2:**15
Radioactive substances, **2:**15
Wastes, international or transborder consignments, **2:**15
Short-run ferry, definition, **2:**7, 10
Speed limits, **9:**33-4
Training, **11:**16-7, 19
Certificate, **1:**24; **2:**17-8; **12:**13-4
Exemptions, **2:**17-8
Requirements, **3:**33
Self-employed persons, **11:**17
Validity, **2:**17
Definitions, "employer", "dangerous occurrence", **2:**17-8; **12:**13
Education services, formal, discussion, **12:**13-4
Ontario Ministry of Transportation and Communications, **7:** 8-9; **12:**10
Police, **7:**15-8; **12:**16-7
Qualifications, **1:**23-4; **2:**18
Responsibility, **1:**26; **2:**18; **6:**12
Type, on-the job, courses, **12:**15-6
See also below
Trucking
Trucking
Effects of regulations, **3:**8, 12; **13:**16
Placards, use, **12:**9-10
Training, **2:**18; **3:**9-12, 14-6, 18, 22-6; **4:**13, 21-2; **12:**13-5; **13:**16
Drivers hand-books, **3:**9, 17-8, 26
Instructor's manual, **3:**9, 17, 26
Pamphlet, passenger vessels, **12:**12
Problems, possible solutions, **3:**9-11, 16-7, 21; **6:**13
See also above
Road transportation
United States — Canada, reciprocity, **1:**24; **2:**10-11, 13; **3:**10-11; **4:**6, 11-2; **5:**6-7; **6:**13; **7:**9-10; **9:**5, 11-2; **13:**20
Waste, **3:**33-4
Manifest, **2:**12
Pathological, meaning, significance, industry, implications, **11:**5-6, 18-20
United States, agreement, **2:**12
Water supply, accidental pollution of, assistance, **1:**22-3
See also
National Advisory Council on Dangerous Commodities

Trucking
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Concerns, **1:**16; **3:**8-12, 14-6
Facility Association, insurance, **11:**36
Fly-by-night operators, **7:**10-1
"for hire" industry, **3:**12, 14, 19
Freight, consumer goods, percentage, **3:**7
Industry

Transports du Nord Limitée, Société—*Suite*
Privatisation, justification, **10:**8-9
Services de réapprovisionnement, **10:**8-9, 12
Société de la Couronne, cessation, **10:**8
Subvention, montant annuel, **10:**12
Syndicats
Conventions collectives, **10:**11-3
Embauchage, situation, **10:**10-1, 13-4
Voir aussi
Grimshaw Trucking and Distributing Company
Nortran Offshore Limited

Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Bill C-36, lettre, Administration canadienne des transports aériens, le 21 mai 1985, **7:**4-6
Bill C-75, teneur, lettre, Règlement sur les Services de trafic maritime, le 30 septembre 1985, **16A:**1-3
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Lettres
Alberta, le 29 avril 1985, **7A:**10
Alberta Disaster Services, **9A:**2-3
Association canadienne des fabricants de produits chimiques **9A:**6-9
Association canadienne du camionnage, le 3 juin 1985, **7A:**1-3
Association des grossistes en médicaments du Canada, le 17 mai 1985, **7A:**4
CP Rail, le 22 mai 1985, **9A:**5
Colombie-Britannique, le 9 mai 1985, **7A:**6
Envoyée le 25 avril aux premiers ministres des provinces et aux commissaires des territoires, **3:**4-6
Réponses, **3:**6
Fédération canadiennes des municipalités, le 13 mai 1985, **7A:**5
Ile-du-Prince-Edouard
Le 6 mai 1985, **7A:**13
Le 17 juin 1985, **9A:**4
Manitoba, le 10 mai, et le 4 juin 1985, **7A:**11-2
Nouvelle-Ecosse, le 14 mai 1985, **7A:**9
Ontario, le 28 mai 1985, **9A:**1
Saskatchewan, le 16 mai 1985, et le 28 mai 1985, **7A:**7-8
Territoires du Nord-Ouest, le 27 mai 1985, **6A:**1-2
Ultramar Canada Inc., le 3 juin 1985, **6A:**3-4
Motions
Association des manufacturiers canadiens, documents imprimés en annexe, **3:**5, 44
Document annexé, **18:**4-5, 31
Entendre des témoignages et les faire imprimer sans quorum, **1:**8
Impression des Procès-verbaux et témoignages, **1:**7-8
Lettre envoyée aux premiers ministres des provinces et aux commissaires des territoires soit adoptée, **3:**5
Lettres, imprimées en annexe, **6:**6; **7:**6; **9:**11
Mémoires, **1:**8; **17:**4, 6
Personnel de recherche, **1:**8
Président suppléant, nomination du sénateur B. Alasdair Graham, **18:**6
Rapport des dépenses, **1:**8
Réunion s'ajourne pour funérailles du sénateur Beaubien, **2:**4
Témoins, dépenses, paiement, **5:**4, 27; **11:**4, 40; **16:**4; **17:**4; **18:**5, 37-8; **19:**4, 30
Ordres de renvoi, **1:**3; **8:**3; **10:**3; **11:**25; **15:**3-4
Procédure, **11:**40
Rapports au Sénat
Bill C-36, teneur, sans amendement, **8:**6

Trucking—*Cont'd*
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in—*Cont'd*
Industry—*Cont'd*
Private fleet, common carrier, differences, **3:**18-9
Transportation of dangerous goods, non-governmental regulations, **3:**13
Insurance, coverage, **3:**20; **9:**23-4; **11:**30, 32-7, 39; **12:**5-7
Provincial schemes, **11:**35; **12:**7
Permits, **7:**9
Regulations, comparison with air, rail transportation, **3:**7
Tank trucks, standards, **3:**26
Transport Department, Transportation of Dangerous Goods Directorate, co-operation, **3:**9
Volume of dangerous goods, statistics, **3:**21; **4:**13
See also
Canadian Trucking Association

Turner, Hon. Charles Robert, Senator (London)
Bill C-36, subject-matter, **8:**33-4
Bill C-53, subject-matter, **10:**12-3, 16
Bill C-75, subject-matter
Canada Gazette, new regulations, notice period, **18:**22; **21:**24
Canadian Coast Guard, **18:**21-2; **20:**9-10; **21:**21-6
Dominion Marine Association, study of members' financial positions, **20:**8
Great Lakes, vessels, foreign owned, **19:**27-8
Ports, American, Canadian, costs, comparison, **18:**25
Procedure, **18:**18-9
Seamen, offences, penalties, **19:**28-9
Search and Rescue, **16:**31-2
Shipping, **16:**15-6; **19:**28
United States, **19:**27; **20:**30-1
Bill C-76, **14:**11, 19-20
Transport and Communications, Senate Standing Committee
Motion, appending of letters, **7:**6
Procedure, **1:**6
Transportation of Dangerous Goods Act, **9:**23
Section 18 — Recovery of Costs and Expenses, **12:**5
Section 19 — Financial Responsibility, **12:**5
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Consultations, **1:**14
Enforcement, **4:**15; **5:**7
Evaluation, **5:**16-7
Farmers, impact on, **9:**34
Inspectors, **1:**14-5; **11:**17
Insurance, **9:**24-5; **11:**33-4; **12:**6
Leasing agencies, coverage, **9:**27
Ontario, Ministry of Transport and Communications, weigh scales, safety checks, inspectors, **7:**8-9
Mississauga Railway Accident Inquiry (Grange Report), **2:**22; **4:**7-8
Railways, **12:**6
Accidents, product identification, **5:**24
Consist, supplying, **5:**9, 12-3; **7:**14
Dangerous goods, haulage, extra, **5:**12; **7:**13-4
Equipment, maintenance, **2:**22-3
Placards, **5:**9-10, 24; **9:**12-3
Safety standards
Caboose controversy, **4:**7
Hot box detectors, **4:**6-7
Speed limits, **9:**23
Training, **5:**9, 12; **9:**13-4; **11:**16; **12:**21
Road transportation, compliance, **2:**18
Safety marks, placards, trucks, use, **12:**9-10

Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—*Suite*
Rapports au Sénat—*Suite*
Bill C-44, teneur, sans amendement, **8:**6
Bill C-53, teneur, sans amendement, **10:**5
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Rapport intérimaire, **9:**4-8
Sixième
Accidents
Conséquences financières, **13:**47-50
Limitation de la responsabilité, **13:**50-2
Application, **13:**36
Conclusions générales, **13:**52-3
Inquiétudes, **13:**42-7
Législation fédérale, **13:**36-40
Réaction de l'industrie, **13:**40-2
Recommandations, **13:**43-4, 47, 49-50
Situation, **13:**33-5
Témoins, liste, **13:**54-5
Texte, **13:**5, 31-53
Réunion d'organisation, **1:**6-10
Sous-comité du programme et de la procédure, **1:**6-7

Transports maritimes
Avis
Autorités portuaires, **12:**9
Préavis, recommandation, **13:**47
Bureau d'inspection des navires, pouvoirs d'exemption, **16:** 19-20
Concurrence, **19:**7, 9
Coûts
Augmentation, **18:**32
D'utilisation, **18:**17-8
Définition de «navire», **16:**19, 25
Economie, condition, effet, **19:**6-7, 10-1
Emballage, règlements, **2:**14-5; **6:**7
«Envoi international», **6:**8
Exigences, bâtiments de passagers, bateaux de service, **16:**19, 30-1
Formation, **6:**14-5, 18
Garde côtière du Canada, Bill C-75, teneur, recouvrement des frais, effet, **16:**10, 13, 25-6; **17:**18-9
Grands Lacs, industrie, situation, **20:**9
Historique, **20:**8
Jaugeage, minimum, règlement nécessaire, **19:**24
Navires de forage pétrolier enregistrés au Canada, Bill C-75, effet, **15:**6; **16:**7; **19:**28
Navires étrangers, équipages abandonnés, **19:**26
Pollution, prévention et contrôle, amendements, **15:**6-7; **19:**24
Rapport, règlements, transport des marchandises dangereuses, **5:**18; **6:**9, 13-4, 16; **9:**5, 11-2
Services de trafic maritime
Dispositions, Bill C-75
Bâtiments de moins de 20 mètres, exemption, imposition, **16:**21
Inutiles, **17:**29-30
Lacunes, ambiguïtés, **16:**7-8
Objectif, conception, acceptables, **16:**7
Objections
Absence de rapport avec les niveaux hiérarchiques de l'autorité, **16:**8
Défense, règles rigoureuses, **16:**8, 10, 15, 17
Infractions au trafic, montant, **16:**8-9, 13-7
Régulateur du trafic maritime, autorité, rôle, effet, **16:**8, 14-7
Lettre, de M. T.J. Stephen, le 23 août 1985, à M. R. Langlois **16:**14; **16A:**1-3

Turner, Hon. Charles Robert, Senator (London)—*Cont'd*
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in—*Cont'd*
Safety requirements, explosives, delay in delivery, **2:**20
Speed limits, **9:**33
Training, **2:**18
Transportation of dangerous goods, regulations, universal code, **5:**9-10
Trucking, fly-by-night operators, **7:**10-1

Ultramar Canada Inc.
Transportation of Dangerous Goods, regulations made by Order in Council P. C. 1985-147, subject-matter, letter June 3, 1985, **6A:**3-4

United States
Air safety, infractions, penalties, **8:**40
Coast Guard, fees, **15:**10
Code of Federal Regulations 49 (CFR 49)
Differences, principal, **9:**11-2
Termination, **4:**18
Grain transportation, Western, rates, payment, reaction, **8:** 13-5
International Civil Aviation Organization, regulations, adoption, **4:**18, 24
Niagara Peninsula, dangerous chemicals, disposal, **3:**36-7
Transportation
Competition, deregulation, effect on Canadian transportation, **18:**20-1,23; **19:**7,13,20,27
Cost recovery, taxation, **17:**24; **18:**21,23-4; **19:**22-3; **20:**19,25-30
Systems considered, **20:**29-30
User fee system, **20:**28
Transportation of Dangerous Goods Regulations
Insurance, regulations, impact, **12:**5-6
Liability insurance, third-party, **13:**24
Motor vehicle insurance, **9:**24
Reciprocity/lack of, **1:**24; **2:**10-1, 13; **3:**10-1; **4:**6, 11-2; **5:**5-7, 16; **6:**13; **7:**9-10; **9:**5, 11-2; **13:**20
Revision, implementation, compatibility, **13:**20
Waste sites, clean up costs, **11:**28-9

Vessel Traffic Services
See under
Shipping

Vollmer, Michael L., Technical Secretary, Council of Boating Organizations of Canada
Bill C-75, subject-matter
Discussion, **16:**20-32
Statement, **16:**18-20

Voutt, W.B., Chairman of Liability Committee, and Chief Executive Officer of Hartford Insurance Group
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter
Discussion, **11:**31-5
Statement, **11:**26-31

Waste products
Infectious substances, exemption, non-exemption, **2:**11-2; **11:**8-9
Medical institutions, implication of dangerous goods regulations, **11:**5-6
Pathological waste, hospital or medical, definition, lack of **11:**8
Shipping document required, **2:**12

Transport maritimes—*Suite*
Subvention, **19:**24-5
Transport intermodal, **6:**8-9, 16; **13:**46
Traversier
Brochure, programme d'information, **12:**12-3
Règlements, transport des marchandises dangereuses, **5:**17; **12:**8-13
Voir aussi
Code canadien des cargaisons en vrac
Code maritime international de marchandises dangereuses
Marine marchande du Canada, Loi sur
Navigation de plaisance
Recueil des règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac
Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses

Travail, ministère
Programme du système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail, consultation, **3:**39

Travaux publics, ministère
Dragage, **15:**11

Tribunal de l'aviation civile
Création recommandée, **8:**36-7
Fonction, exemple, **8:**37-8
Membres, compétences, **8:**39
Pouvoirs, **8:**38-9

Turner, honorable Charles Robert, sénateur (London)
Bill C-36, teneur, **8:**33-4
Bill C-53, teneur, **10:**12-3, 16
Bill C-75, teneur
Dominion Marine Association, étude de la situation financière des sociétés-membres, **20:**8
Etats-Unis, **19:**27; **20:**30-1
Garde côtière canadienne, **18:**21-2; **20:**9-10; **21:**21-6
Gazette du Canada, présentation de nouveaux règlements, avis, **18:**22; **21:**24
Grands Lacs, navires étrangers, **19:**27-8
Marins, **19:**28-9
Ports américains, canadiens, coûts, comparaison, **18:**25
Procédure, **18:**18-9
Recherche et sauvetage, **16:**31-2
Transports maritimes, **16:**15-6; **19:**28
Bill C-76, **14:**11, 19-20
Transport des marchandises dangereuses, Loi, **9:**23
Art. 18 — Recouvrement des frais et dépenses, **12:**5
Art. 19 — Solvabilité, **12:**5
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Agences de location, réglementation, **9:**27
Agriculteurs, répercussions, **9:**34
Application, **4:**15; **5:**7
Assurances, **9:**24-5; **11:**33-4; **12:**6
Camionneurs à la sauvette, **7:**10-1
Chemin de fer, **12:**6
Accidents, identification des produits, **5:**24
Equipement, maintien, **2:**22-3
Formation, transport des marchandises dangereuses, **5:**9, 12; **9:**13-4; **11:**16; **12:**21
Limites de vitesse, **9:**23
Liste de la composition, **5:**9, 12-3; **7:**14
Marchandises dangereuses, transport autre, **5:**12; **7:** 13-4
Normes de sécurité
Boîtes chaudes, **4:**6-7
Fourgons, **4:**7
Plaques, **5:**9-10, 24; **9:**12-3

Waste products—*Cont'd*
See also
Ontario
Pollution

Water transportation
See
Marine transportation

Watt, Hon. Charlie, Senator (Inkerman)
Bill C-53, subject-matter, **10:**10-1, 14, 16

Western grain transportation
See
Grain transportation — Western

Western Grain Transportation: report on consultations and recommendations (Gilson Report)
Crow Benefit, method of payment, recommendations, **8:**10

Western Grain Transportation Act
Section 62 — Review by Minister, **8:**10-1, 13

Western Grain Transportation Act, Act to amend
See
Bill C-44

Yukon Territory
Transportation of Dangerous Goods Regulations made by Order in Council P.C. 1985-147, subject-matter, coming into force, **13:**11
See following pages for lists of appendices, documents and witnesses.

Turner, honorable Charles Robert, sénateur (London)—*Suite*
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le—*Suite*
Consultations, **1:**14
Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga, **2:**22; **4:**7-8
Evaluation, **5:**16-7
Formation, **2:**18
Indications de danger, camions, utilisation, **12:**9-10
Inspecteurs, **1:**14-5; **11:**17
Limites de vitesse, **9:**33
Ontario, ministère des Transports et des Communications, stations de pesage, et vérifications de sécurité, inspecteurs, **7:**8-9
Règles de sécurité, explosifs, retard de livraison, **2:**20
Transport des marchandises dangereuses, règlements, norme universelle, **5:**9-10
Transport routier, vérification, **2:**18
Transports et des communications, Comité sénatorial permanent
Motion, annexion des lettres au procès-verbal, **7:**6
Procédure, **1:**6

Ultramar Canada Inc.
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C. P. 1985-147, teneur, lettre, 3 juin 1985, **6A:**3-4

Unités mobiles de forage au large (MODU)
Bill C-75, teneur, effet, **15:**6; **16:**11-3

Vérificateur général, Bureau
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, droits de péage, **20:**17
Fonction, **20:**17-8
Garde côtière canadienne, frais d'exploitation, recouvrement, **15:**6, 8,13, 17; **20:**6-8; **21:**17-8

Voie maritime du Saint-Laurent
Algoma Steel Corp. Ltd., contrat pour le transport de 100,000 tonnes, **13:**31
Assurances, augmentation, raison, **18:**32
Avenir, étude, **15:**26-7, 29; **17:**18-21, 24, 26; **18:**20
Brise-glace, frais, **15:**26-7; **18:**14-5; **19:**8; **20:**14, 16-7
Charbon, transport, **19:**7
Circulation, **15:**26, 28; **17:**23, 32; **19:**7; **20:**23
Diminution, pourcentage, **17:**27
Commercialisation, **17:**28, 31
Concurrence, **19:**8, 13, 20, 22, 25, 27; **20:**26
Coûts aux usagers, comparaison, **18:**16-7; **19:**7-8
Déficit, **17:**33
Dividendes futurs, **17:**31-3
Etats-Unis, mesures législatives, **17:**24-5; **18:**21; **20:** 25-30
Flotte non circulante, **19:**16
Grain, transport, **8:**25; **17:**32; **18:**12-3; **19:**7, 14-5; **20:**8-9, 23-4
Groupe de travail, **17:**33
Iron Ore Company of Canada, utilisation, **18:**31-2
Marchandises générales, transport, **19:**7
Minerai de fer, transport, **18:**7; **19:**7; **20:**9
Navires, taille de ceux utilisés, **17:**32-3
Pilotage, **17:**20, 22, 29; **18:**17, 29, 32, 34-7; **19:**8, 26-8
Recouvrement des coûts, conséquences, **15:**27; **17:**22; **18:** 7, 12-3, 16, 20-1; **19:**9, 13, 20, 22, 25; **20:**7-8, 23-5
Sensibilisation du public, **19:**8
Système de péage
Elimination, suggestion, **20:**26
Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan, opposition, **20:**24, 26
Tarifs, **19:**8

Voie maritime du Saint-Laurent—*Suite*
Tonnages du fret, augmentation des péages, rapport, **20:**25
Viabilité, **17:**18, 27; **18:**8, 12, 21; **19:**9, 13, 15; **20:**23
Voir aussi
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Voies publiques, règlementation, responsabilité, **13:**34

Vollmer, M. Michael L., secrétaire technique, Conseil des organismes de navigation du Canada
Bill C-75, teneur
Discussion, **16:**20-32
Exposé, **16:**18-20

Voutt, M. W. B., président du comité des engagements et obligations, et administrateur-en-chef de Hartford Insurance Group
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur
Discussion, **11:**31-5
Exposé, **11:**26-31

Watt, honorable Charlie, sénateur (Inkerman)
Bill C-53, teneur, **10:**10-1, 14, 16

Yukon, territoire
Transport des marchandises dangereuses, règlement pris par le décret C.P. 1985-147, teneur, entrée en vigueur, **13:**35
Voir sur pages suivantes listes d'appendices, de documents et de témoins.

Appendices

3A—Canadian Manufacturers' Association, List (A) of Major Problems with the Transportation of Dangerous Goods Regulations, **3A:**1-3

3B—Canadian Manufacturers' Association — A Proposal to Remedy the Transportation of Dangerous Goods Regulations Problems, **3A:**4-5

6A—Northwest Territories, letter, May 27, 1985, **6A:**1-2

6B—Ultramar Canada Inc., letter, June 3, 1985, **6:**3-4

7A—Canadian Trucking Association, letter, June 3, 1985, **7A:**1-3

7B—Canadian Wholesale Drug Association, letter, May 17, 1985, **7A:**4

7C—Federation of Canadian Municipalities, letter, May 13, 1985, **7A:**5

7D—British Columbia, letter, May 9, 1985, **7A:**6

7E—Saskatchewan, letters, May 16, 1985, and May 28, 1985, **7A:**7-8

7F—Nova Scotia, letter, May 14, 1985, **7A:**9

7G—Alberta, letter, April 29, 1985, **7A:**10

7H—Manitoba, letters, May 10, 1985, and June 4, 1985, **7A: 11-2**

7I—Prince Edward Island, letter, May 6, 1985, **7A:**13

9A—Ontario, letter, May 28, 1985, **9A:**1

9B—Alberta Disaster Services, letter, June 5, 1985, **9A:**2-3

9C—Prince Edward Island, letter, June 17, 1985, **9A:**4

9D—CP Rail, letter, May 22, 1985, **9A:**5

9E—Canadian Chemical Producers' Association, letter, June 10, 1985, **9A:**6-9

16A—Canadian Merchant Service Guild, correspondence September 30, 1985, *re* Vessel Traffic Service Regulations, **16A:**1-3

Document

Iron Ore Company of Canada — Surviving in a Global Market, Forum Presentation to the Federal Government, April 9, 1986, **18:**4-5, 30-1

Witnesses

—Auger, Jacques, President, St. Lawrence River Economic Development Council

—Bender, P.L., Manager, Marine Regulations, Dominion Marine Association

—Bloome, Terry, Transport of Dangerous Goods Coordinator, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan

—Bonser, B., Past President, Toronto Fire Chief, Canadian Association of Fire Chiefs

—Boyne, Michael, General Traffic Manager, Shipping Federation of Canada

—Clark, P., Past President, Saint John Fire Chief, Canadian Association of Fire Chiefs

—Cook, Jerry, General Manager and Chief Executive Officer, Thunder Bay Harbour Commission

—Cook, Robert F., National President, Canadian Merchant Service Guild

—Davidson, Peter, Legal Counsel, Shipping Federation of Canada

—Desgagné, Yvan, Vice-President, St. Lawrence River Economic Development Council

—Doubleday, Nancy, Inuit Tapirisat of Canada

—Ellison, T.D., General Director, Transport of Dangerous Goods Department of Transport

—Estrin, David, Barrister & Solicitor, Canadian Bar Association

—Falardeau, Claude, Director of Corporate Activities, Iron Ore Company of Canada, Association des mines de métaux du Québec Inc.

—Fish, James, Executive Director, Great Lakes Commission of Ann Arbour, Michigan

Appendices

3A—Association des manufacturiers canadiens, Liste des principaux problèmes causés par le Règlements du transport de marchandises dangereuses, **3A:**4-5

3B—Association des manufacturiers canadiens, proposition de solution pour remédier aux problèmes causés par le règlement sur le transport des marchandises dangereuses, **3A: 4-5**

6A—Territoires du Nord-Ouest, lettre, le 27 mai 1985, **6A:**1-2

6B—Ultramar Canada Inc., lettre, le 3 juin 1985, **6A:**3-4

7A—Association canadienne du camionnage, lettre, le 3 juin 1985, **7A:**1-3

7B—Association des grossistes en médicaments du Canada, lettre, le 17 mai 1985, **7A:**4

7C—Fédération canadienne des municipalités, lettre, le 13 mai 1985, **7A:**5

7D—Colombie-Britannique, lettre, le 9 mai 1985, **7A:**6

7E—Saskatchewan, lettres, le 16 mai 1985, et le 28 mai, 1985, **7A:**7-8

7F—Nouvelle-Ecosse, lettre, le 14 mai 1985, **7A:**9

7G—Alberta, lettre, le 29 avril 1985, **7A:**10

7H—Manitoba, lettres, le 10 mai, et le 4 juin 1985, **7A:**11-2

7I—Ile du Prince Edouard, lettre, le 6 mai 1985, **7A:**13

9A—Ontario, lettre, le 28 mai 1985, **9A:**1

9B—Alberta Disaster Services, lettre, le 5 juin 1985, **9A:**2-3

9C—Ile-du-Prince-Edouard, lettre, le 17 juin 1985, **9A:**4

9D—CP Rail, lettre, le 22 mai, 1985, **9A:**5

9E—Association canadienne des fabricants de produits chimiques, lettre, le 10 juin 1985, **9A:**6-9

16A—Guilde de la marine marchande du Canada, correspondance, le 30 septembre 1985, concernant le Règlement sur les Services de trafic maritime, **16A:**1-3

Document

Iron Ore Company of Canada — Surviving in a Global Market, Forum Presentation to the Federal Government, 9 avril 1986, **18:**4-5, 30-1

Témoins

—Auger, M. Jacques, président, Société de développement économique du Saint-Laurent

—Bender, M. P.L., directeur de la réglementation maritime, Dominion Marine Association

—Bloome, M. Terry, coordonnateur de transport des marchandises dangereuses, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan

—Bonser, M. B., ancien président, chef des pompiers de Toronto, Association canadienne des Chefs de pompiers

—Boyne, M. Michael, directeur du trafic, Fédération maritime du Canada

—Clark, M. P., ancien président, chef des pompiers de Saint-Jean, N.—B., Association canadienne des chefs de pompiers

—Cook, M. Jerry, directeur général et administrateur en chef de la Commission de port de Thunder Bay

—Cook, M. Robert F., président national, Guilde de la marine marchande du Canada

—Davidson, M. Peter, conseiller juridique, Fédération maritime du Canada

—Desgagné, M. Yvan, vice-président, Société de développement économique du Saint-Laurent

—Doubleday, Mme Nancy, Inuit Tapirisat du Canada

—Ellison, M. T.D., directeur général, transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports

—Estrin, M. David, avocat, Association du barreau canadien

—Falardeau, M. Claude, directeur des affaires de l'entreprise, Iron Ore Company of Canada, Association des mines de métaux du Québec inc.

Witnesses—*Cont'd*
—Flanagan, Thomas G., Ottawa Police Force, Chairman, Law Amendment Committee, Canadian Association of Chiefs of Police
—Fletcher, D.L., Vice-President, Operations, Canadian National
—Foley, T.P., General Manager, Traffic, The Algoma Steel Corp. Ltd.
—Forrestall, Mike, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport
—Gagné, Hélène, Legal Council, Insurance Bureau of Canada
—Gagnon, André, lawyer, Department of Transport
—Gemmell, E., Manager, Dangerous Commodities, CP Rail
—Gingell, Fred, Chairman, Fraser River Harbour Commission
—Hall, T. Norman, President, Dominion Marine Association
—Heiss, W., Legal Counsel, Department of Transport
—Howard, John, Special Project Officer, Policy and Strategic Planning (Air), Department of Transport
—Huxley, T., Legal Counsel, Canadian Manufacturers'Association
—Kelsall, J.P., Vice-President, Operation and Maintenance, C.P. Rail
—Lafleur, R.S., Assistant Administrator, Aviation Regulation, Department of Transport
—Leitch, J.D., Vice-President, Great Lakes Waterways Development Association
—Lindsay, G.E., Vice-President, Government Affairs, Air Transport Association of Canada
—Lloyd, Gordon, Director of Legislation and Technical Group, Canadian Manufacturers' Association
—Lunn, C. Ray, Chairman, Oshawa Harbour Commission
—McAllister, J. Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Dofasco
—McCabe, John T., Ontario Provincial Police, Provincial Coordinator for Handling of Dangerous Goods, Canadian Association of Chiefs of Police
—McCormick, R., Chairman of Automobile Committee, and Chief Executive Officer of Chateau Insurance Company
—Maclaren, A.K., Executive Director, Canadian Trucking Association
—Masters, Jack, Mayor, Corporation of the City of Thunder Bay, Ontario
—Mazankowski, Honorable Donald Frank, Minister of Transport
—Monteith, John, Director, Regulatory Requirements, Department of Transport
—Morrissette, Hugues, Secretary, St. Lawrence River Economic Development Council
—Nicol, Francis, Manager, Shipping Federation of Canada
—Pouliot, Charles, President, Association des marins de la vallée du Saint-Laurent
—Quail, R.A., Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard
—Roberge, Jean, Assistant General Manager, Association des mines de métaux du Québec inc.
—Rothwell, Donald S., President, Great Lakes Waterways Development Association
—Runciman, A.M., Chairman, Great Lakes Waterways Development Association
—Sheffield, W.H., Transportation Manager, Stelco Inc.
—Simpson, J., Vice-Chairman, Port of Thunder Bay
—Sinclair, G.M., Administrator, Canadian Air Transport Administration, Department of Transport
—Sjoquist, Maury R., National Executive Secretary-Treasurer, Canadian Merchant Service Guild
—Stephenson, R.W., Policy Advisor, Crown Corporations, Department of Transport
—Stewart, G.R., Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard
—Stockfish, Brian, Legal Counsel, Department of Transport

Appendices—*Suite*
—Fish, M. James, directeur exécutif, Great Lakes Commission of Ann Arbour, Michigan
—Flanagan, M. Thomas G., Police d'Ottawa, président du comité des amendements aux lois, Association canadienne des chefs de police
—Fletcher, M. D.L., vice-président des opérations, Canadien National
—Foley, M. T.P., directeur général, circulation, The Algoma Steel Corp.Ltd.
—Forrestall, M. Mike, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports
—Gagné, Mme Hélène, conseillère juridique, Bureau d'assurance du Canada
—Gagnon, M. André, avocat, ministère des Transports
—Gemmell, M. E., administrateur des services aux marchandises dangereuses, CP Rail
—Gingell, M. Fred, président, Fraser River Harbour Commission
—Hall, M. T. Norman, président, Dominion Marine Association
—Heiss, M. W., conseiller juridique, ministère des Transports
—Howard, M. John, agent de projets spéciaux, politiques et planification stratégiques (Air), ministère des Transports
—Huxley, M. T., conseiller juridique, Association des manufacturiers canadiens
—Kelsall, M. J.P., vice-président, opération et entretien, CP Rail
—Lafleur, M. R.S., administrateur adjoint, réglementation aérienne, ministère des Transports
—Leitch, M. J.D., vice-président, Great Lakes Waterways Development Association
—Lindsay, M. G.E., vice-président pour les affaire gouvernementales, Air Transport Association of Canada
—Lloyd, M. Gordon, directeur de la législation et du groupe technique, Association des manufacturiers canadiens
—Lunn, M. C. Ray, président, Commission du port d'Oshawa
—McAllister, M. J., vice-président, Achats, matières brutes et transports, Dofasco
—McCabe, M. John T., Police provinciale de l'Ontario, coordonnateur provincial pour la manutention des marchandises dangereuses, Association canadienne des chefs de police
—McCormick, M. R., président du comité des automobiles, et administrateur-en-chef de Chateau Insurance Company
—Maclaren, M. A.K., directeur exécutif, Association canadienne du camionnage
—Masters, M. Jack, maire de la Corporation de la ville de Thunder Bay, Ontario
—Mazankowski, honorable Donald Frank, ministre des Transports
—Monteith, M. John, directeur des exigences réglementaires, ministère des Transports
—Morrissette, M. Hugues, secrétaire, Société de développement économique du Saint-Laurent
—Nicol, M. Francis, administrateur, Fédération maritime du Canada
—Pouliot, M. Charles, président, Association des marins de la vallée du Saint-Laurent
—Quail, M. R.A., sous-ministre adjoint, Marine et commissaire, Garde côtière canadienne
—Roberge, M. Jean, directeur général adjoint, Association des mines de métaux du Québec inc.
—Rothwell, M. Donald S., président, Great Lakes Waterways Development Association
—Runciman, M. A.M., président, Great Lakes Waterways Development Association
—Sheffield, M. W.H., directeur des transports, Stelco Inc.
—Simpson, M. J., vice-président, port de Thunder Bay
—Sinclair, M. G.M., administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports

Witnesses—*Cont'd*
—Sutherland, Jack, Deputy Minister, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan
—Tardif, Louis-Paul, Assistant Executive Director, Canadian Trucking Association
—Taylor, William F., Member of the Executive Committee, Council of Boating Organizations of Canada
—Thibault, G.L., President, Canadian Manufacturers' Association
—Thomasson, Richard, Vice-President, Great Lakes and Inland Waters, Seafarers' International Union of Canada
—Thorpe, Steve, Transportation and Economic Development Specialist, Great Lakes Commission of Ann Arbour, Michigan
—Vollmer, Michael L., Technical Secretary, Council of Boating Organizations of Canada
—Voutt, W.B., Chairman of Liability Committee, and Chief Executive Officer of Hartford Insurance Group

For pagination, *see* Index by alphabetical order.

Témoins—*Suite*
—Sjoquist, M. Maury R., secrétaire-trésorier de l'exécutif national, Guilde de la marine marchande du Canada
—Stephenson, M. R.W., conseiller en matière de politique, Société de la Courrone, ministère des Transports
—Stewart, M. G.R., commissaire adjoint, Garde côtière canadienne
—Stockfish, M. Brian, avocat conseil, ministère des Transports
—Sutherland, M. Jack, sous-ministre, Department of Highways and Transportation, Saskatchewan
—Tardif, M. Louis-Paul, directeur exécutif adjoint, Associaton canadienne du camionnage
—Taylor, M. William F., membre du Comité directeur, Conseil des organismes de navigation du Canada
—Thibault, M. G.L., président, Association des manufacturiers canadiens
—Thomasson, M. Richard, vice-président, Grands Lacs et eaux intérieures, Syndicat international des marins canadiens
—Thorpe, M. Steve, expert, transport et développement économique, Great Lakes Commission of Ann Arbour, Michighan
—Vollmer, M. Michael L., secrétaire technique, Conseil des organismes de navigation du Canada
—Voutt, M. W.B., président du comité des engagements et obligations, et administrateur-en-chef de Hartford Insurance Group

Pour pagination, *Voir* Index par ordre alphabétique